



Fiat 770/800



SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 15 // Enero 2015



16 *Nota de Tapa*
Fiat 770/800

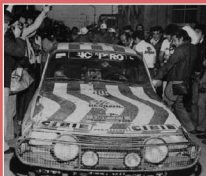
24 *Auto & Arte*
Fiat 800 Spider

06 *Mi Club*
Chevrolet Cars Club

10 *Aniversarios*
30 años del Antique



12 *Automovilismo Histórico I*
Huayra y Halcón



26 *Automovilismo Histórico II*
Cuando Recalde y su R-1 conquistaron América.

30 *Descubrimientos*
La Ruta 40

32

Restauradores

Ismael Bozikovich

38

Camión Argentino

Fiat 619/697

41

Visitas

Museo Bucci



44

AventurasRecorrido perimetral
por Argentina**Editorial**

Estimados lectores, muy feliz 2015.

En este primer número del año repasamos la era Vignale en la Argentina con los icónicos Fiat 770/800 que la terminal de El Palomar fabricó en la segunda mitad de los años 60.

Descubrimos la Ruta 40 junto a Federico Kirbus y a bordo de un Borgward Isabella.

Recorremos perimetralmente el país con un Fiat 1500 de 1966.

Desde Zenón Pereyra, Santa Fe, compartimos la inauguración del museo que atesora la obra e historia deportiva de la familia Bucci.

Festejamos junto al Registro Antique las tres décadas de este clásico argentino.

Destacamos dos geniales creaciones de Pronello y el automovilismo argentino, el Huayra y el Halcón. Además, repasamos la mítica actuación de Jorge Recalde y su Renault 12 en el Rally Vuelta a la América del Sur.

Viajamos a Los Surgentes, Córdoba, para atestiguar el renacimiento de los clásicos de la década de 1920.

Camión Argentino nos cuenta sobre dos emblemáticos camiones de los años 70.

Y mucho más. Gracias por acompañarnos.

Staff**Editor**

Gustavo Feder

Colaboradores

En esta edición: Gonzalo Alanis, Juan Carlos Azcuy, Pablo Bucci, Federico Kirbus, Hernán Martínez y Emiliano Passarelli.

Fotografía

Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.

Diseño

Exodo Diseño Nativo

Correo

info@auto-historia.com.ar

Nuevo Honda argentino

A fines de octubre de 2014, Honda Motor de Argentina confirmó la producción de un nuevo modelo en su planta de Campana. Se trata del HR-V, un vehículo que inaugurará un nuevo segmento y cuya producción se iniciará a partir del primer trimestre de 2015.

Este nuevo Crossover combina la dinámica de una SUV, la elegancia de una Coupé y la versatilidad de una Minivan. Con un moderno diseño urbano y deportivo, se dirige a crear un nuevo segmento SUV Crossover en el mercado.

Desarrollada con las últimas innovaciones de la marca en materia de tecnología y seguridad, la nueva Honda HR-V contará con un motor 1.8L i-VTEC y dos tipos de transmisión, una automática CVT y otra manual de 6 marchas, que le permitirán alcanzar los más altos niveles de performance, fusionando un elevado rendimiento de conducción con una inmejorable eficiencia en el consumo de combustible.



El nuevo modelo de fabricación nacional se destinará tanto al mercado interno como de exportación, con un volumen anual de producción de 15.000 unidades. Además, el proyecto contempla el desarrollo de 60 nuevas piezas locales.

En relación a este anuncio, Hideki Kamiyama, Presidente de Honda Motor de Argentina, comentó: "Es un gran orgullo comenzar a producir un modelo global en el país, que nos permitirá duplicar nuestra producción y exportación anual".

De esta manera, Honda Motor de Argentina reafirma su compromiso, incorporando un nuevo segmento de vehículo de producción local y desarrollando una sólida cadena de valor.

4



Adiós ingeniero

A la edad de 89 años falleció en diciembre pasado Raúl Gómez, uno de los hacedores mas valiosos de la industria automotriz argentina. Con solo 27 años, aceptó en la naciente IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) el desafío de reconvertir los inadecuados tractores Empire en un vehículo utilitario. Su inventiva dio origen a uno de los referentes máximos de la historia del automóvil en la Argentina: El Rastrojero.

Con su flamante título de Ingeniero Aeronáutico, Gómez había ingresado a la empresa estatal en 1950 para desempeñarse en el Departamento Planta Motriz. Incorporada la actividad automotriz, a partir de 1952 pasó a este sector en el cual se desempeñó hasta 1956.

Adiós Don Raúl. Muchas gracias.

El Renault Fluence se renueva

Renault Argentina presentó la nueva generación del Fluence, el sedán producido en la Fábrica Santa Isabel de Córdoba.

El nuevo Renault conserva los principales atributos en los que sobresale desde su lanzamiento (habitabilidad, seguridad y confort), suma más herramientas tecnológicas y renueva su diseño.

El renovado Fluence refleja la nueva identidad de marca global, concebida por el diseñador Laurens van den Acker, y se integra así a la línea reflejada en los concept cars, en modelos como el Clio IV y el Capture y en la oferta local conformada por el Clio Mío, Kangoo y Logan.

Entre las principales novedades se destaca el nuevo frontal, luces leds en faros delanteros y traseros, repetidores leds en espejos laterales, nuevo diseño de llantas y una renovación de la armonía interior con tapizados y materiales de categoría superior.

El nuevo Renault Fluence se posiciona como referente indiscutido del segmento en materia de tecnología. No solo ha sumado nuevas



tecnologías a la ya extensa lista de equipamiento, sino que se han extendido las herramientas existentes a más versiones.

Entre los principales ítems, se destacan el sistema multimedia R-Link con pantalla táctil de 7", navegador satelital, tarjeta llave "Smart Card" y el tablero digital. Este equipamiento estará disponible en toda la gama. Además, se incorporan nuevos dispositivos al modelo: cámara de estacionamiento y sensor de estacionamiento delantero.

La gama del nuevo Renault Fluence permite combinar las dos opciones de motor -1.6lt y 2.0 lt - con todas las transmisiones, incluida, la de tipo variable continua (CVT).

Mercedes-Benz, líder en vehículos comerciales y de alta gama

Mercedes-Benz Argentina concluyó 2014 como líder en ventas de vehículos comerciales. La marca se ubicó al tope en camiones con un 25,3% de participación; en buses logró el 76,2%; y en utilitarios, alcanzó un 34,6% con su modelo Sprinter. En los tres casos, los guarismos superaron la performance de 2013 y consolidaron 9 años consecutivos de liderazgo en el sector.

En cuanto al disputado segmento de auto-

móviles de alta gama, Mercedes-Benz alcanzó un rotundo 46,2% de participación.

En relación al Sprinter, en 2014 se produjo la unidad 250.000. Además de este exitoso utilitario, la terminal alemana fabrica la línea de camiones Atron (1624, 1720 y 1634) y los chasis de buses (LO915, OF1418, OH1518, OH1618, OH1718, OF1722) y se prepara para iniciar en pocos meses la producción de la nueva van Vito.

Están del moño



Aunque activo desde octubre de 2009, el Chevrolet Cars Club fue formalmente fundado unos meses más tarde, en enero de 2010. Luego de sucesivas postergaciones debidas a factores climáticos, la primera reunión pudo concretarse el domingo 15 de agosto de 2010. De la misma partici-

paron 10 autos de la marca y algunos de clubes amigos.

El objetivo principal del club es fomentar la unión de sus integrantes y estrechar lazos de amistad con la mayoría de los clubes de autos de la República Argentina y, a futuro, de países limítrofes, como así



Con pocos, pero intensos años de actividad, el Chevrolet Cars Club representa a una marca con fuerte tradición en nuestro país.

también difundir y enseñar el patrimonio cultural automovilístico nacional.

La asociación realiza mensualmente una diversidad de actividades, entre ellas, caravanas solidarias, encuentros interclubes, exposiciones a beneficio, eventos de la marca y presentaciones de nuevos vehículos

(invitados por General Motors Argentina).

Por el momento, el Chevrolet Cars Club está constituido por un responsable y coordinador, un secretario, un tesorero y los socios que acompañan en la toma de decisiones. Mientras tanto, se está tramitando la Personería Jurídica, por ende

será determinado un estatuto con todos los requisitos correspondientes.

En la actualidad, el club tiene registrado 65 socios, la mayoría pertenece a zonas aledañas al lugar de reunión mensual, aunque algunos de los integrantes provienen de San Martín, José C. Paz, Isidro Casanova, Gregorio de Laferrere, Mariano Acosta, Campana, Suipacha y la Ciudad de Buenos Aires.

Todos los miembros de la asociación, desde el que recién se incorpora hasta el de mayor antigüedad, reciben asesoramiento sobre talleres mecánicos, de chapa y pintura y de repuestos para los distintos modelos. Otros beneficios son la posibilidad de ingresar como socio al Automóvil Club Argentino (ACA), sin abonar cuota de ingreso y con bonificaciones, a través de convenios entre el Chevrolet Cars Club y el ACA y la alternativa de asegurar los vehículos contra robo en una compañía de prestigio internacional.

8

Como parte de su compromiso con la sociedad, el club colabora con la Fundación Felices los Niños (a través del Club Locos X El 1500), el Hospital Dr. Juan P. Garrahan (a través del Kawaclub), la Asociación Civil SIAND (Servicio Integral Al Niño Desamparado) y con la Cruzada Todos X Un Esfuerzo Por Elías.

Para asociarse al Chevrolet Cars Club, los interesados deberán estar de acuerdo con los lineamientos expuestos y aceptar los estatutos que el organismo propone. El trámite debe ser realizado por el propio interesado acercándose a la sede el tercer domingo del mes, no aceptándose un tercero como realizador del mismo. Otra forma de incorporarse es que un socio del Chevrolet Cars Club lo presente como candidato. A partir del momento de su ingreso, formará parte del staff, intervendrá en todas las decisiones y tendrá derecho a integrar sus órganos directivos. ❁



En todos los eventos, la misma pasión





LOS VERDADEROS CAMBIOS, COMIENZAN POR DENTRO.

Cuando una compañía se compromete con el medioambiente la coherencia lo es todo. Por eso, en nuestras plantas y oficinas implementamos prácticas responsables de reducción, reutilización y reciclado, que minimizan el impacto medioambiental y alcanzan los más bajos niveles de emisiones. Para que juntos, nuestro paso por el planeta, deje una huella inspiradora para las futuras generaciones.

Un clásico, 30 años

10

Cielo despejado, pleno sol, suave brisa. Condiciones inmejorables para disfrutar de las caricias del viento a bordo de un descapotable. Si es un clásico y, además, está de festejo, mucho mejor.

El Antique, la imperecedera creación de Pedro Campo y Alain Baudena, cumplía 30 años. En 1984, Luis Gaggino, un joven empresario, concretaba un sueño gestado a lo largo de dos años. Tres décadas más tarde, el Registro Antique reunía una veintena de ejemplares, de los más de cien producidos, para celebrarlo.

El evento comenzó en Palermo muy temprano. Un variopinto parque del auto de-

portivo argentino, en excelente estado de conservación y funcionamiento, le puso más calor y color al entorno.

Los Antique no estuvieron solos. Un nutrido grupo de autos sport de producción nacional, e inclusive, algunos importados, acompañaron la celebración.

Propietarios del modelo, socios del Registro, invitados y medios de prensa le dieron cuerpo al marco festivo.

Luis Gaggino, Pedro Campo, Alain Baudena y Rafael Balestrini, responsables del proyecto, diseño y construcción del Antique fueron especialmente homenajeados por la organización.



Balestrini, Campo, Baudena y Gaggino, los padres.



Durante el evento, el diseñador y artista plástico Jorge Ferreyra Basso obsequió un original en tela a Luis Gaggino con la representación del auto sport. Algunas reproducciones numeradas en tela y en papel del trabajo fueron comercializadas entre los asistentes. Además, el reconocido artista realizó en vivo una obra que fue firmada por los responsables del proyecto.

Luego de las palabras de rigor de los homenajeados, y la de algunos invitados especiales, llegó el momento más esperado. Los motores se pusieron en marcha y los Antique encararon las calles de Buenos Aires. En caravana por Libertador hacia el

centro, el compacto pelotón de autos sport nacionales invadió las avenidas porteñas. Con los pelos al viento (canosos en muchos casos), la sonrisa ancha y las manos aferradas al volante de madera, los conductores disfrutaron de un viaje único y a pleno sol que incluyó la vuelta al obelisco, una parada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y regreso a Palermo.

Al mediodía llegó el almuerzo. La charla relajada y las anécdotas pusieron el broche final al homenaje del Antique, el único auto de producción nacional que nació clásico. ❧

Avanzados a sus tiempos

Considerado por muchos, como los prototipos más hermosos de todos los de su época, tanto el Halcón como el Huayra demostraron la calidad inventiva de Heriberto Pronello.



12

Hacia tiempo que Heriberto Pronello soñaba en crear, ése: "su auto". Durante 1966 efectuó trabajos particulares, como el de remozar y hacer aerodinámico a un Valiant III para el piloto Ricardo "Rueda Libre" Depaoli. Pero a fines de aquel año, pegó el salto que necesitaba: ingresó al equipo de competición de Industrias Kaiser Argentina (IKA). Primero, junto con Oreste Berta, proyectó la Liebre I (un Torino 380W con trompa perfilada) y luego le siguió la II, que arrasó con gran cantidad de victorias. A fines de ese exitoso calendario, hizo nacer

una maqueta de un extraño auto denominado "Huayra" (viento en quechua). Pero los intereses comerciales y deportivos y, fundamentalmente la falta de apoyo económico, llevaron a que ese proyecto quedara archivado para mejores tiempos. Esos intereses comerciales hicieron que Pronello, ya disuelto el equipo IKA, formara su propio negocio: vender automóviles de carrera para el TC. Recibió de la fábrica, como parte de pago por sus servicios, algunos cascos de Torino y piezas de serie. Esos cascos se convirtieron

empos

en el *boom* de fines de 1967 y principios de 1968: las Liebres 1 y 1/2.

Pero lo que más le interesaba al joven constructor era "ése, su auto". La gran oportunidad de convertir aquella maqueta en una realidad no llegó de la mano de de IKA-Re-

nault, sino de la competencia. Ford Motor Argentina, tras el fracaso de los prototipos de Horacio Steven y de la es-

casa eficiencia ofre-

bastante parecidos y se llamaron Halcón, ya que eso es lo que significa la palabra Falcon en inglés, familiarizándolos con el modelo que, por aquellos años, fabricaban".

Naturalmente, el Huayra y el Halcón incorporaron una de las plantas motrices en producción en General Pacheco: el 292" de 8 cilindros en V, más conocido como "F-100". Nacidos los Huayra y puestos en combate en Sport Prototipos, bajo la conducción de Carlos Pascualini y de Carlos Reutemann, llegaba el turno del Halcón.

En junio de 1969, en el taller de Villa Nueva (Córdoba), fue naciendo este modelo. Visiblemente, no variaba de su hermano; las diferencias eran exiguas: habitáculo de chapa, la altura y el piso original, 19 centímetros más largo entre ejes y demás detalles pequeños. El nuevo auto fue confiado a Jorge Ternengo.

El Halcón se dio el lujo de participar en SP y en TC. Pero en esta última categoría, Pronello recibió duros cuestionamientos técnicos por parte de la CADAD (comisión técnica y reglamentaria). Luego de superados los inconvenientes, pudo habilitarse a la máquina para participar en la tradicional categoría. En su primer año, no sólo Ternengo y Pascualini los condujeron, sino que también Bautista Larriestra y Dante Emiliozzi. En SP, el Halcón debutó el 22 de junio, en el "VIII Premio Ciudad de Rafaela". No tuvo una destacada actuación. Pero su modelo

cida por los Falcon angostados, necesitaba un auto de punta urgentemente, tanto para el TC como para el nuevo Sport Prototipo (SP). Es así que, a finales de octubre de 1968, Pronello y Ford (Douglas Kittermann) llegaron a un acuerdo.

Recordando aquellos momentos, el constructor nos aseguró: "Los Sport Prototipos eran los *Huayra*, cuyos moldes ya estaban completos desde hacía algún tiempo, a la espera de la oportunidad que se le presentaría con Ford, y corrieron con ese nombre. En tanto, los autos para Turismo de Carretera fueron



mellizo, ese mismo día, con Carlos Pascualini, se llevó la única victoria obtenida a lo largo de su corta vida.

En TC la cuestión no fue nada sencilla. El 9 de julio, en el Autódromo de Buenos Aires se disputaba una prueba. El Halcón llegaba el 7 de aquel mes como "la piedra del escándalo". Primero, Germán Pesce (piloto) presentó una orden de embargo contra el auto, porque el constructor (según aludió) le debía dinero. Tras reunir la suma solicitada, llegó la segunda variante. La Comisión Técnica de CADAD revisaba el Halcón y, enseguida, dictaminó que se encontraba fuera de reglamento por poseer 5 centímetros menos de altura (la mínima era de 1,15 m), no disponer manijas en las puertas, ni cerrojos en el interior, peligrosa apertura de los vidrios de las puertas (al estilo del Citroën 2CV) y, finalmente, se discutía sobre la ilegalidad de utilizar un chasis reformado originario del Ford Bronco construido en los Estados Unidos. Luego de tantos inconvenientes, se llegó a un final feliz. El Halcón siguió incursionando

en SP, pero con suerte esquiva, salvo algún esporádico liderazgo o récord; su motor, principalmente la puesta a punto, y detalles menores lo dejaban al costado del camino.

En cuanto al TC, se reformó el chasis Bronco y se aumentó la altura. Finalmente, el Halcón pudo debutar en la "X Vuelta de Hughes, realizada el 14 de septiembre, bajo la conducción de Bautista Larriestra, "El Gaucho Rosca". El auto puntuó al salir, pero enseguida se retrasó por culpa de dos neumáticos desbandados. Abandonó.

Pronello le ofreció su auto al veterano Dante Emiliozzi para que intentara ganar el campeonato, ya que igualaba la primera colocación con Gastón Perkins en 18 puntos.

En la "VII Vuelta de San Nicolás" del 12 de octubre, Emiliozzi debutó con el nuevo auto. El Halcón siempre estuvo discutiendo la punta, hasta que un pistón lo obligó a detenerse. En la siguiente prueba (penúltima de ese año), "La I Vuelta de Chivilcoy", el olavariense denotó un andar fantástico que le permitió ser el líder en el camino. Pero una



El Halcón y el Huayra, dos geniales creaciones de Heriberto Pronello para competir en Turismo Carretera y Sport Prototipos.

salida de la banquina a gran velocidad (244 km p/h.) hizo que la tapa del tanque de nafta se desprendiera. Ello provocó el inmediato incendio de la máquina. El experimentado piloto y su acompañante pudieron salir, aunque fueron llevados al hospital por las quemaduras; se encontraban fuera de peligro. Ternengo y Pascualini manejan los otros dos Halcones restantes. Abandonaron por roturas en los motores.

En la última carrera del año del 14 de diciembre, en el lejano autódromo de Comodoro Rivadavia, se presentaron apenas unos 10 autos. "El Nene" Ternengo lograba la mejor actuación del Halcón. El piloto de Rafaela se clasificó en segundo lugar, detrás del recordado Rubén Luis Di Palma, que fue inalcanzable. En la nueva década, el Halcón tuvo nula participación. Mientras que su hermano, el Huayra, presentaba una nueva versión tipo spider, debido a que el reglamento de SP anulaba la famosa altura mínima. Sus pilotos fueron Carlos Yanello, José Manuel Farraoni y Osvaldo "Cocho" López. Digamos que la actividad se signó práctica-

mente al Sport Prototipos y en muy pocas pruebas.

En TC (Fórmula B), el Halcón intentó aparecer en el "I Premio de la Montaña" del 8 de marzo y, bajo la conducción del casi retirado Carmelo Galbato. Pero ni pudo iniciar su marcha por culpa de un magneto del motor. Del significativo color azul oscuro, pasaron al blanco, aunque la suerte siguió no acompañando.

Finalizado el contrato con Ford, el constructor intentó producir Huayras y Halcones para el uso cotidiano,

pero poco pudo hacer.

Más tarde, decidió vender los autos a las categorías zonales del sur argentino o para el TC chileno. Con el alejamiento del Halcón y del Huayra de las competencias, una época importante en el automovilismo deportivo culminaba. La más rica de los "prototipos criollos". Accidentes, fueros de pista, roturas de motores y, hasta incendios, marcaron a ambos modelos.

¿Ustedes pueden creer que en la Argentina se construían este tipo de autos? ☘

Características técnicas

Marca:	Pronello
Modelo:	Huayra/Halcon
Motor:	
Marca:	Ford
Modelo:	V8 292"
Cilindrada:	3940 (A)
Disposición:	8 cilindros en V
Bancadas:	5
Diámetro:	86,670 mm.
Carrera:	83,820 mm.
Compresión:	11 a 1
RPM:	6700
Potencia:	320/355 hp
Torque:	40,7 kgm. A 5500 rpm
Alimentación:	(B) 4 Weber IDA 48
Velocidad:	+280 km p/h.

(A): El motor originario Ford V8 posea 4785 centímetros cúbicos. Para participar en SP y en TC debía ser reducido a menos de 4 litros.

(B): A partir del 24 de agosto de 1969, los autos debían presentarse con un solitario carburador. En tanto que en SP seguían concurrendo con 4.

¿Te acordás cómo andaba la Ferrari del Lole en la plaza?



mundodelacoleccion@yahoo.com.ar
www.mundodelacoleccion.blogspot.com.ar
en facebook: mundo de la coleccion
Tel.: (011) 15-6128-3786
(0261) 15-544-6267

Agosto 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 | 2053 | 2054 | 2055 | 2056 | 2057 | 2058 | 2059 | 2060 | 2061 | 2062 | 2063 | 2064 | 2065 | 2066 | 2067 | 2068 | 2069 | 2070 | 2071 | 2072 | 2073 | 2074 | 2075 | 2076 | 2077 | 2078 | 2079 | 2080 | 2081 | 2082 | 2083 | 2084 | 2085 | 2086 | 2087 | 2088 | 2089 | 2090 | 2091 | 2092 | 2093 | 2094 | 2095 | 2096 | 2097 | 2098 | 2099 | 2100 | 2101 | 2102 | 2103 | 2104 | 2105 | 2106 | 2107 | 2108 | 2109 | 2110 | 2111 | 2112 | 2113 | 2114 | 2115 | 2116 | 2117 | 2118 | 2119 | 2120 | 2121 | 2122 | 2123 | 2124 | 2125 | 2126 | 2127 | 2128 | 2129 | 2130 | 2131 | 2132 | 2133 | 2134 | 2135 | 2136 | 2137 | 2138 | 2139 | 2140 | 2141 | 2142 | 2143 | 2144 | 2145 | 2146 | 2147 | 2148 | 2149 | 2150 | 2151 | 2152 | 2153 | 2154 | 2155 | 2156 | 2157 | 2158 | 2159 | 2160 | 2161 | 2162 | 2163 | 2164 | 2165 | 2166 | 2167 | 2168 | 2169 | 2170 | 2171 | 2172 | 2173 | 2174 | 2175 | 2176 | 2177 | 2178 | 2179 | 2180 | 2181 | 2182 | 2183 | 2184 | 2185 | 2186 | 2187 | 2188 | 2189 | 2190 | 2191 | 2192 | 2193 | 2194 | 2195 | 2196 | 2197 | 2198 | 2199 | 2200 | 2201 | 2202 | 2203 | 2204 | 2205 | 2206 | 2207 | 2208 | 2209 | 2210 | 2211 | 2212 | 2213 | 2214 | 2215 | 2216 | 2217 | 2218 | 2219 | 2220 | 2221 | 2222 | 2223 | 2224 | 2225 | 2226 | 2227 | 2228 | 2229 | 2230 | 2231 | 2232 | 2233 | 2234 | 2235 | 2236 | 2237 | 2238 | 2239 | 2240 | 2241 | 2242 | 2243 | 2244 | 2245 | 2246 | 2247 | 2248 | 2249 | 2250 | 2251 | 2252 | 2253 | 2254 | 2255 | 2256 | 2257 | 2258 | 2259 | 2260 | 2261 | 2262 | 2263 | 2264 | 2265 | 2266 | 2267 | 2268 | 2269 | 2270 | 2271 | 2272 | 2273 | 2274 | 2275 | 2276 | 2277 | 2278 | 2279 | 2280 | 2281 | 2282 | 2283 | 2284 | 2285 | 2286 | 2287 | 2288 | 2289 | 2290 | 2291 | 2292 | 2293 | 2294 | 2295 | 2296 | 2297 | 2298 | 2299 | 2300 | 2301 | 2302 | 2303 | 2304 | 2305 | 2306 | 2307 | 2308 | 2309 | 2310 | 2311 | 2312 | 2313 | 2314 | 2315 | 2316 | 2317 | 2318 | 2319 | 2320 | 2321 | 2322 | 2323 | 2324 | 2325 | 2326 | 2327 | 2328 | 2329 | 2330 | 2331 | 2332 | 2333 | 2334 | 2335 | 2336 | 2337 | 2338 | 2339 | 2340 | 2341 | 2342 | 2343 | 2344 | 2345 | 2346 | 2347 | 2348 | 2349 | 2350 | 2351 | 2352 | 2353 | 2354 | 2355 | 2356 | 2357 | 2358 | 2359 | 2360 | 2361 | 2362 | 2363 | 2364 | 2365 | 2366 | 2367 | 2368 | 2369 | 2370 | 2371 | 2372 | 2373 | 2374 | 2375 | 2376 | 2377 | 2378 | 2379 | 2380 | 2381 | 2382 | 2383 | 2384 | 2385 | 2386 | 2387 | 2388 | 2389 | 2390 | 2391 | 2392 | 2393 | 2394 | 2395 | 2396 | 2397 | 2398 | 2399 | 2400 | 2401 | 2402 | 2403 | 2404 | 2405 | 2406 | 2407 | 2408 | 2409 | 2410 | 2411 | 2412 | 2413 | 2414 | 2415 | 2416 | 2417 | 2418 | 2419 | 2420 | 2421 | 2422 | 2423 | 2424 | 2425 | 2426 | 2427 | 2428 | 2429 | 2430 | 2431 | 2432 | 2433 | 2434 | 2435 | 2436 | 2437 | 2438 | 2439 | 2440 | 2441 | 2442 | 2443 | 2444 | 2445 | 2446 | 2447 | 2448 | 2449 | 2450 | 2451 | 2452 | 2453 | 2454 | 2455 | 2456 | 2457 | 2458 | 2459 | 2460 | 2461 | 2462 | 2463 | 2464 | 2465 | 2466 | 2467 | 2468 | 2469 | 2470 | 2471 | 2472 | 2473 | 2474 | 2475 | 2476 | 2477 | 2478 | 2479 | 2480 | 2481 | 2482 | 2483 | 2484 | 2485 | 2486 | 2487 | 2488 | 2489 | 2490 | 2491 | 2492 | 2493 | 2494 | 2495 | 2496 | 2497 | 2498 | 2499 | 2500 | 2501 | 2502 | 2503 | 2504 | 2505 | 2506 | 2507 | 2508 | 2509 | 2510 | 2511 | 2512 | 2513 | 2514 | 2515 | 2516 | 2517 | 2518 | 2519 | 2520 | 2521 | 2522 | 2523 | 2524 | 2525 | 2526 | 2527 | 2528 | 2529 | 2530 | 2531 | 2532 | 2533 | 2534 | 2535 | 2536 | 2537 | 2538 | 2539 | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | 2548 | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 | 2562 | 2563 | 2564 | 2565 | 2566 | 2567 | 2568 | 2569 | 2570 | 2571 | 2572 | 2573 | 2574 | 2575 | 2576 | 2577 | 2578 | 2579 | 2580 | 2581 | 2582 | 2583 | 2584 | 2585 | 2586 | 2587 | 2588 | 2589 | 2590 | 2591 | 2592 | 2593 | 2594 | 2595 | 2596 | 2597 | 2598 | 2599 | 2600 | 2601 | 2602 | 2603 | 2604 | 2605 | 2606 | 2607 | 2608 | 2609 | 2610 | 2611 | 2612 | 2613 | 2614 | 2615 | 2616 | 2617 | 2618 | 2619 | 2620 | 2621 | 2622 | 2623 | 2624 | 2625 | 2626 | 2627 | 2628 | 2629 | 2630 | 2631 | 2632 | 2633 | 2634 | 2635 | 2636 | 2637 | 2638 | 2639 | 2640 | 2641 | 2642 | 2643 | 2644 | 2645 | 2646 | 2647 | 2648 | 2649 | 2650 | 2651 | 2652 | 2653 | 2654 | 2655 | 2656 | 2657 | 2658 | 2659 | 2660 | 2661 | 2662 | 2663 | 2664 | 2665 | 2666 | 2667 | 2668 | 2669 | 2670 | 2671 | 2672 | 2673 | 2674 | 2675 | 2676 | 2677 | 2678 | 2679 | 2680 | 2681 | 2682 | 2683 | 2684 | 2685 | 2686 | 2687 | 2688 | 2689 | 2690 | 2691 | 2692 | 2693 | 2694 | 2695 | 2696 | 2697 | 2698 | 2699 | 2700 | 2701 | 2702 | 2703 | 2704 | 2705 | 2706 | 2707 | 2708 | 2709 | 2710 | 2711 | 2712 | 2713 | 2714 | 2715 | 2716 | 2717 | 2718 | 2719 | 2720 | 2721 | 2722 | 2723 | 2724 | 2725 | 2726 | 2727 | 2728 | 2729 | 2730 | 2731 | 2732 | 2733 | 2734 | 2735 | 2736 | 2737 | 2738 | 2739 | 2740 | 2741 | 2742 | 2743 | 2744 | 2745 | 2746 | 2747 | 2748 | 2749 | 2750 | 2751 | 2752 | 2753 | 2754 | 2755 | 2756 | 2757 | 2758 | 2759 | 2760 | 2761 | 2762 | 2763 | 2764 | 2765 | 2766 | 2767 | 2768 | 2769 | 2770 | 2771 | 2772 | 2773 | 2774 | 2775 | 2776 | 2777 | 2778 | 2779 | 2780 | 2781 | 2782 | 2783 | 2784 | 2785 | 2786 | 2787 | 2788 | 2789 | 2790 | 2791 | 2792 | 2793 | 2794 | 2795 | 2796 | 2797 | 2798 | 2799 | 2800 | 2801 | 2802 | 2803 | 2804 | 2805 | 2806 | 2807 | 2808 | 2809 | 2810 | 2811 | 2812 | 2813 | 2814 | 2815 | 2816 | 2817 | 2818 | 2819 | 2820 | 2821 | 2822 | 2823 | 2824 | 2825 | 2826 | 2827 | 2828 | 2829 | 2830 | 2831 | 2832 | 2833 | 2834 | 2835 | 2836 | 2837 | 2838 | 2839 | 2840 | 2841 | 2842 | 2843 | 2844 | 2845 | 2846 | 2847 | 2848 | 2849 | 2850 | 2851 | 2852 | 2853 | 2854 | 2855 | 2856 | 2857 | 2858 | 2859 | 2860 | 2861 | 2862 | 2863 | 2864 | 2865 | 2866 | 2867 | 2868 | 2869 | 2870 | 2871 | 2872 | 2873 | 2874 | 2875 | 2876 | 2877 | 2878 | 2879 | 2880 | 2881 | 2882 | 2883 | 2884 | 2885 | 2886 | 2887 | 2888 | 2889 | 2890 | 2891 | 2892 | 2893 | 2894 | 2895 | 2896 | 2897 | 2898 | 2899 | 2900 | 2901 | 2902 | 2903 | 2904 | 2905 | 2906 | 2907 | 2908 | 2909 | 2910 | 2911 | 2912 | 2913 | 2914 | 2915 | 2916 | 2917 | 2918 | 2919 | 2920 | 2921 | 2922 | 2923 | 2924 | 2925 | 2926 | 2927 | 2928 | 2929 | 2930 | 2931 | 2932 | 2933 | 2934 | 2935 | 2936 | 2937 | 2938 | 2939 | 2940 | 2941 | 2942 | 2943 | 2944 | 2945 | 2946 | 2947 | 2948 | 2949 | 2950 | 2951 | 2952 | 2953 | 2954 | 2955 | 2956 | 2957 | 2958 | 2959 | 2960 | 2961 | 2962 | 2963 | 2964 | 2965 | 2966 | 2967 | 2968 | 2969 | 2970 | 2971 | 2972 | 2973 | 2974 | 2975 | 2976 | 2977 | 2978 | 2979 | 2980 | 2981 | 2982 | 2983 | 2984 | 2985 | 2986 | 2987 | 2988 | 2989 | 2990 | 2991 | 2992 | 2993 | 2994 | 2995 | 2996 | 2997 | 2998 | 2999 | 3000 | 3001 | 3002 | 3003 | 3004 | 3005 | 3006 | 3007 | 3008 | 3009 | 3010 | 3011 | 3012 | 3013 | 3014 | 3015 | 3016 | 3017 | 3018 | 3019 | 3020 | 3021 | 3022 | 3023 | 3024 | 3025 | 3026 | 3027 | 3028 | 3029 | 3030 | 3031 | 3032 | 3033 | 3034 | 3035 | 3036 | 3037 | 3038 | 3039 | 3040 | 3041 | 3042 | 3043 | 3044 | 3045 | 3046 | 3047 | 3048 | 3049 | 3050 | 3051 | 3052 | 3053 | 3054 | 3055 | 3056 | 3057 | 3058 | 3059 | 3060 | 3061 | 3062 | 3063 | 3064 | 3065 | 3066 | 3067 | 3068 | 3069 | 3070 | 3071 | 3072 | 3073 | 3074 | 3075 | 3076 | 3077 | 3078 | 3079 | 3080 | 3081 | 3082 | 3083 | 3084 | 3085 | 3086 | 3087 | 3088 | 3089 | 3090 | 3091 | 3092 | 3093 | 3094 | 3095 | 3096 | 3097 | 3098 | 3099 | 3100 | 3101 | 3102 | 3103 | 3104 | 3105 | 3106 | 3107 | 3108 | 3109 | 3110 | 3111 | 3112 | 3113 | 3114 | 3115 | 3116 | 3117 | 3118 | 3119 | 3120 | 3121 | 3122 | 3123 | 3124 | 3125 | 3126 | 3127 | 3128 | 3129 | 3130 | 3131 | 3132 | 3133 | 3134 | 3135 | 3136 | 3137 | 3138 | 3139 | 3140 | 3141 | 3142 | 3143 | 3144 | 3145 | 3146 | 3147 | 3148 | 3149 | 3150 | 3151 | 3152 | 3153 | 3154 | 3155 | 3156 | 3157 | 3158 | 3159 | 3160 | 3161 | 3162 | 3163 | 3164 | 3165 | 3166 | 3167 | 3168 | 3169 | 3170 | 3171 | 3172 | 3173 | 3174 | 3175 | 3176 | 3177 | 3178 | 3179 | 3180 | 3181 | 3182 | 3183 | 3184 | 3185 | 3186 | 3187 | 3188 | 3189 | 3190 | 3191 | 3192 | 3193 | 3194 | 3195 | 3196 | 3197 | 3198 | 3199 | 3200 | 3201 | 3202 | 3203 | 3204 | 3205 | 3206 | 3207 | 3208 | 3209 | 3210 | 3211 | 3212 | 3213 | 3214 | 3215 | 3216 | 3217 | 3218 | 3219 | 3220 | 3221 | 3222 | 3223 | 3224 | 3225 | 3226 | 3227 | 3228 | 3229 | 3230 | 3231 | 3232 | 3233 | 3234 | 3235 | 3236 | 3237 | 3238 | 3239 | 3240 | 3241 | 3242 | 3243 | 3244 | 3245 | 3246 | 3247 | 3248 | 3249 | 3250 | 3251 | 3252 | 3253 | 3254 | 3255 | 3256 | 3257 | 3258 | 3259 | 3260 | 3261 | 3262 | 3263 | 3264 | 3265 | 3266 | 3267 | 3268 | 3269 | 3270 | 3271 | 3272 | 3273 | 3274 | 3275 | 3276 | 3277 | 3278 | 3279 | 3280 | 3281 | 3282 | 3283 | 3284 | 3285 | 3286 | 3287 | 3288 | 3289 | 3290 | 3291 | 3292 | 3293 | 3294 | 3295 | 3296 | 3297 | 3298 | 3299 | 3300 | 3301 | 3302 | 3303 | 3304 | 3305 | 3306 | 3307 | 3308 | 3309 | 3310 | 3311 | 3312 | 3313 | 3314 | 3315 | 3316 | 3317 | 3318 | 3319 | 3320 | 3321 | 3322 | 3323 | 3324 | 3325 | 3326 | 3327 | 3328 | 3329 | 3330 | 3331 | 3332 | 3333 | 3334 | 3335 | 3336 | 3337 | 3338 | 3339 | 3340 | 3341 | 3342 | 3343 | 3344 | 3345 | 3346 | 3347 | 3348 | 3349 | 3350 | 3351 | 3352 | 3353 | 3354 | 3355 | 3356 | 3357 | 3358 | 3359 | 3360 | 3361 | 3362 | 3363 | 3364 | 3365 | 3366 | 3367 | 3368 | 3369 | 3370 | 3371 | 3372 | 3373 | 3374 | 3375 | 3376 | 3377 | 3378 | 3379 | 3380 | 3381 | 3382 | 3383 | 3384 | 3385 | 3386 | 3387 | 3388 | 3389 | 3390 | 3391 | 3392 | 3393 | 3394 | 3395 | 3396 | 3397 | 3398 | 3399 | 3400 | 3401 | 3402 | 3403 | 3404 | 3405 | 3406 | 3407 | 3408 | 3409 | 3410 | 3411 | 3412 | 3413 | 3414 | 3415 | 3416 | 3417 | 3418 | 3419 | 3420 | 3421 | 3422 | 3423 | 3424 | 3425 | 3426 | 3427 | 3428 | 3429 | 3430 | 3431 | 3432 | 3433 | 3434 | 3435 | 3436 | 3437 | 3438 | 3439 | 3440 | 3441 | 3442 | 3443 | 3444 | 3445 | 3446 | 3447 | 3448 | 3449 | 3450 | 3451 | 3452 | 3453 | 3454 | 3455 | 3456 | 3457 | 3458 | 3459 | 3460 | 3461 | 3462 | 3463 | 3464 | 3465 | 3466 | 3467 | 3468 | 3469 | 3470 | 3471 | 3472 | 3473 | 3474 | 3475 | 3476 | 3477 | 3478 | 3479 | 3480 | 3481 | 3482 | 3483 | 3484 | 3485 | 3486 | 3487 | 3488 | 3489 | 3490 | 3491 | 3492 | 3493 | 3494 | 3495 | 3496 | 3497 | 3498 | 3499 | 3500 | 3501 | 3502 | 3503 | 3504 | 3505 | 3506 | 3507 | 3508 | 3509 | 3510 | 3511 | 3512 | 3513 | 3514 | 3515 | 3516 | 3517 | 3518 | 3519 | 3520 | 3521 | 3522 | 3523 | 3524 | 3525 | 3526 | 3527 | 3528 | 3529 | 3530 | 3531 | 3532 | 3533 | 3534 | 3535 | 3536 | 3537 | 3538 | 3539 | 3540 | 3541 | 3542 | 3543 | 3544 | 3545 | 3546 | 3547 | 3548 | 3549 | 3550 | 3551 | 3552 | 3553 | 3554 | 3555 | 3556 | 3557 | 3558 | 3559 | 3560 | 3561 | 3562 | 3563 | 3564 | 3565 | 3566 | 3567 | 3568 | 3569 | 3570 | 3571 | 3572 | 3573 | 3574 | 3575 | 3576 | 3577 | 3578 | 3579 | 3580 | 3581 | 3582 | 3583 | 3584 | 3585 | 3586 | 3587 | 3588 | 3589 | 3590 | 3591 | 3592 | 3593 | 3594 | 3595 | 3596 | 3597 | 3598 | 3599 | 3600 | 3601 | 3602 | 3603 | 3604 | 3605 | 3606 | 3607 | 3608 | 3609 | 3610 | 3611 | 3612 | 3613 | 3614 | 3615 | 3616 | 3617 | 3618 | 3619 | 3620 | 3621 | 3622 | 3623 | 3624 | 3625 | 3626 | 3627 | 3628 | 3629 | 3630 | 3631 | 3632 | 3633 | 3634 | 3635 | 3636 | 3637 | 3638 | 3639 | 3640 | 3641 | 3642 | 3643 | 3644 | 3645 | 3646 | 3647 | 3648 | 3649 | 3650 | 3651 | 3652 | 3653 | 3654 | 3655 | 3656 | 3657 | 3658 | 3659 | 3660 | 3661 | 3662 | 3663 | 3664 | 3665 | 3666 | 3667 | 3668 | 3669 | 3670 | 3671 | 3672 | 3673 | 3674 | 3675 | 3676 | 3677 | 3678 | 3679 | 3680 | 3681 | 3682 | 3683 | 3684 | 3685 | 3686 | 3687 | 3688 | 3689 | 3690 | 3691 | 3692 | 3693 | 3694 | 3695 | 3696 | 3697 | 3698 | 3699 | 3700 | 3701 | 3702 | 3703 | 3704 | 3705 | 3706 | 3707 | 3708 | 3709 | 3710 | 3711 | 3712 | 3713 | 3714 | 3715 | 3716 | 3717 | 3718 | 3719 | 3720 | 3721 | 3722 | 3723 | 3724 | 3725 | 3726 | 3727 | 3728 | 3729 | 3730 | 3731 | 3732 | 3733 | 3734 | 3735 | 3736 | 3737 | 3738 | 3739 | 3740 | 3741 | 3742 | 3743 | 3744 | 3745 | 3746 | 3747 | 3748 | 3749 | 3750 |

Deportivo, si breve,

La madurez temprana de la industria automotriz argentina permitió la realización de versiones locales con independencia de las casas matrices. Fiat fue un ejemplo de esta línea de acción.

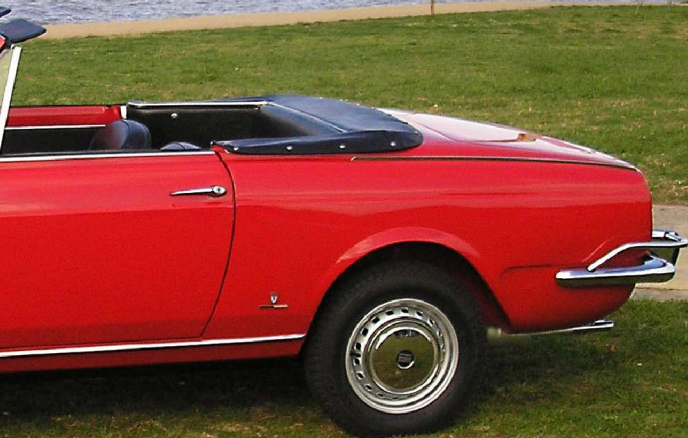
La serie 770/800 resultó el punto de partida.



A mediados de la década de 1960, la oferta de la fábrica italiana en nuestro país se limitaba al Fiat 600 como opción de entrada de gama y al Fiat 1500, un mediano de buena performance y aceptable confort para una típica familia de clase media. Pocos modelos para un mercado ávido de variantes y novedades. Pero la fábrica de El Palomar tenía en carpeta un plan de renovación y lanzamiento de

nuevos modelos que en poco tiempo la convertirían, en forma simultánea, en la automotriz de más venta, en el grupo privado más importante del país y en la mayor delegación de Fiat fuera de Italia. Una parte sustancial de este plan radicaba en el lanzamiento de modelos deportivos a partir de las plataformas de los automóviles de producción seriada.

dos veces bueno



Por entonces, en Europa en general y en Italia, en particular, diversos diseñadores reinterpretaban con un criterio propio los productos que las grandes fábricas del viejo continente manufacturaban masivamente. Por lo general, se trataba de piezas únicas o autos de concepto para presentar en los salones del automóvil europeos. En pocas ocasiones, se fabricaban en series limitadas de

no más de medio centenar de ejemplares. De esta forma, proliferaban los *fuori Serie*, autos nacidos de la creatividad y talento de los diseñadores italianos. Uno de los más prolíficos y admirados era Alfredo Vignale, fundador junto su hermano Guglielmo de *Carrozzeria Vignale*. Los Vignale se establecieron en Grugliasco, en las afueras de Torino, y desde allí concibieron y produjeron

carrocerías para las más prestigiosas fábricas italianas como Alfa Romeo, Cisitalia, Ferrarri, Osca, Maserati y la propia Fiat.

Fiat 770, la coupé del 600

Entre 1964 y 1965, la empresa carrocera plasmó una serie de versiones deportivas desarrolladas sobre la base del Fiat 850, el auto que la firma de Turín había presentado para remplazar al legendario 600. Vignale diseñó una línea integrada por una coupé, una berlina 2+2 y un spider. Estos modelos no se produjeron en Italia, pero la versión berlina fue elegida por la entonces Fiat Concord para fabricarla en serie a través de una licencia de Vignale. El modelo local fue desarrollado sobre la base del Fiat 600 D, versión impulsado por una planta motriz de 767 cc, de ahí que el nuevo Fiat recibiera la denominación 770 Coupé.

Este motor incluía algunas mejoras derivadas del propulsor 850 italiano, detalles que

simplicaban su mantenimiento y extendían su vida útil como el circuito cerrado de refrigeración, nuevo filtro de aceite y el filtro de aire en dos etapas.

Si bien el impulsor del 770 era básicamente el mismo que equipaba a la popular "Bolita", algunos toques en el árbol de levas, que modificaron el reglaje de la distribución, y la elevación de la relación de compresión a 8,5:1, incrementaron la potencia a 36 hp (SAE), cuatro más que la del 600.

Sin embargo, estas mejoras no significaron mayores prestaciones, sino que sirvieron para compensar el mayor peso de la carrocería, que con sus 3685 milímetros de longitud resultó ser 27 centímetros más larga y, por ende, más pesada que la del pequeño Fiat. Con 695 kilos, el 770 pesaba 45 kilos más que su hermano menor. Esta marca determinaba una relación peso-potencia de 18 kg/hp y una velocidad máxima de 115 km/h, apenas 5 más que la del Fiat 600.

La transmisión era similar a la del menor



El motor de la serie 800 erogaba 40 hp y derivaba del que equipaba al Fiat 600 E. El 800 Spider fue el único convertible fabricado en serie en el país.



de los Fiat, con una caja de cuatro velocidades con primera no sincronizada y diferencial incorporado a la caja con par cónico helicoidal de relación 8/41. Las ruedas motrices eran las traseras.

El esquema de suspensión también derivaba del de su hermano más pequeño. Adelante, ruedas independientes mediante ballesta transversal y atrás, brazos oscilantes combinados con amortiguadores hidráulicos de doble efecto y resortes helicoidales.

El diseño de Vignale marcaba un punto de ruptura absoluto con el del Fiat 600. La estilizada silueta de la carrocería, con menor sección frontal y, por lo tanto, menor resistencia aerodinámica, mejoraba las prestaciones. El exterior se caracterizaba por su amplia superficie vidriada con un parabrisas envolvente, panorámico y de marcada inclinación. Las puertas, de apertura contraviento, carecían de marco, detalle que le aportaba una distintiva deportividad.

Las líneas del auto se acentuaban con suti-

les elementos de acero inoxidable. Las molduras dispuestas en el borde superior de los guardabarros traseros y delanteros no solo contribuían a su ornamentación sino que al mismo tiempo servían para ocultar las uniones de paneles. Las tazas de acero inoxidable (con logo Fiat en el centro), las molduras en los zócalos y la bagueta en el frontal, con el logo horizontal alojado en el centro, le aportaban un aspecto lujoso que se combinaba convincentemente con el diseño deportivo del conjunto.

Los finos paragolpes envolventes que había dibujado Vignale perdieron parte de su elegancia con la inclusión de uñas finas y defensas, una necesaria concesión para proteger la carrocería del agresivo estacionamiento porteño y de otras urbes del país. Aunque la distancia entre ejes de dos metros era igual a la del 600, la mayor extensión del voladizo delantero otorgaba al 770 un buen espacio para equipaje (160 dm³) en el compartimiento frontal y 40 kilos de carga. El



De colores

Los Fiat 770/800 salían de la línea de montaje con una amplia gama de colores que incluían: Rojo 135, Blanco 207, Blanco 233, Amarillo Po-



sitano 208, Azul Real 438, Gris Perla 609 y Verde 385. A partir de 1968, fueron incorporados los tonos metalizados Azul Medio 575, Rojo Vino 576 y Champagne 832.

baúl, totalmente alfombrado y tapizado, alojaba la rueda de auxilio, bolsa de herramientas y reservorio del lava parabrisas.

El voladizo trasero también era más largo que en el 600. Las rendijas de ventilación sobre el capot daban cuenta de la ubicación del propulsor. La distinguida cola remataba con dos faros redondos bitonales (ambar y rojo) con luz reflexiva en el centro.

Como en todas las obras del famoso carrocerero, su logotipo se lucía en el lateral, en este caso, en la zona inferior del guardabarridos trasero, entre la puerta y el pasaruedas. El auto fue pensado para un público joven con inclinaciones deportivas. En su habitáculo ofrecía una configuración 2+2, con confort limitado a las dos plazas delanteras y un pequeño asiento trasero para dos ocupantes más. Los asientos delanteros eran individua-

les, regulables longitudinalmente y rebatibles. El respaldo de los traseros era rebatible sumándose un espacio extra para equipaje. Detalles de seguridad como la luz roja de apertura de puertas y de confort como el encendedor - cenicero sobre el túnel para los pasajeros de las plazas traseras, se sumaban al equipamiento base que incluía calefacción, traba antirrobo y lava parabrisas. Llamaba la atención la ausencia de equipo de radio, una omisión muy criticada por los *tester* de la época y también por los usuarios.

Las ventanillas delanteras incluían ventilete, mientras que las traseras podían abrirse parcialmente mediante un compás abisagrado en el parante central, de esta manera se lograba una muy buena renovación del aire del habitáculo. Desde el interior se accionaba las aperturas de capot y tapa del baúl. En el primer caso, a través de un comando embutido en el marco de la puerta izquierda, mientras que en el otro, se efectuaba a través de un tirador alojado debajo del tablero.

Sentado en la butaca delantera, la ambientación sport se percibía a través del diseño del volante de tres rayos de aluminio calado, con botón central de accionamiento de bocina y aro con tachas realizado en simil madera. Una aplicación del mismo material sobre el panel se combinaba armónicamente con la bocha de madera lustrada de la selectora de cambios, ubicada en el piso. De esta manera, se lograba un habitáculo deportivo y cálido. El cuadro de instrumentos era similar al del Fiat 600, pero con un velocímetro de escala mayor. Debajo de la plancha de a bordo, una práctica bandeja portaobjetos se extendía abarcando todo el ancho del habitáculo. Del lado del acompañante, una manija de sujeción intentaba paliar la ausencia de los cinturones de seguridad. El tapizado de tipo

abastonado se ofrecía en negro o rojo. Los primeros 770 Coupé comenzaron a montarse en 1965, completándose ese año 300 unidades. La fabricación se realizaba de manera muy artesanal. Teniéndose en cuenta que la producción de Vignale se limitaba a pequeñas series, solo se disponía de algunos

dispositivos de aproximación y no de complejas matrices acordes a un proceso de producción seriada, por lo tanto, el armado final de cada carrocería requería de una buena dosis de habilidad por parte de los operarios para compensar manualmente las diferencias entre las piezas. Los paneles se soldaban

El Fiat 770 Coupé estaba orientado a un público joven de sectores medios. El interior compartía instrumental con el Fiat 600, pero sumaba toques deportivos como el volante con aro de madera. Vignale concibió una serie integrada por un spider, una coupé y una berlina 2+2.



con autógena y se empalmaban con estaño. Vignale debió enviar dos estañadores de Italia para entrenar a los operarios de la planta de Caseros. Las primeras carrocerías llevaban hasta 32 kilos de estaño. Con el tiempo, diversas mejoras en las matrices y dispositivos redujeron esa cantidad a 11 kilos.

800 Spider, el primer convertible

En 1965, Fiat lanzó el 600 E con un motor que había incrementado su cilindrada a 797 cc. Al año siguiente, estos propulsores comenzaron a equipar a la línea 770. El cambio de motorización derivó al mismo tiempo en una nueva denominación por lo que el deportivo de Fiat pasó a llamarse 800. Una vez más, el motor introdujo algunas modificaciones con un nuevo múltiple de escape, que terminaba en un caño de escape con 2 salidas, carburador de

30 mm en lugar del de 28 y distintos valores de apertura de válvulas. Estos cambios dieron origen a un nuevo impulsor que erogaba una potencia de 40 hp y que fue denominado 100 D 045. Esta mejora se combinaba con distintas relaciones de caja.

En simultaneo, fue presentada la versión *spider*, que se convirtió en el primer convertible producido en serie en nuestro país. El modelo disponía de una capota de tela rebatible impermeabilizada de accionamiento manual. El tapizado se ofrecía en dos tonalidades de tela negra, Torino y Mercedes, combinables con el color de la capota. Otros detalles lo distinguían de la versión coupé como el espejo retrovisor del lado del conductor y el

ventilete fijo de la ventanilla.

En la serie 800, ambas versiones introdujeron un nuevo tablero de aspecto más sport y completo, con un cuadro de instrumentos integrado por cuatro cuadrantes montados sobre un panel de simil madera, entre los que se destacaba el tacómetro, una necesidad incorporación para un auto con pretensiones deportivas. La información se completaba con cuatro indicadores luminosos en color rojo (reserva de nafta, temperatura, presión de aceite y contacto) y otros tres en verde (luz alta, destellador y luz de posición). Pero la deportividad que aportaba este tablero fue atenuada por un nuevo volante con aro de baquelita negra y tres rayos de aluminio. Lo mismo ocurrió con el pomo de la selectora que fue remplazado por una pieza de baquelita. Detalles de confort y se-

guridad como espejo de cortesía en el pasasol del acompañante, anclaje para

cinturón de seguridad y bolsillo porta mapas en las puertas mejoraron su equipamiento. Tanto la Coupé como el Spider calzaban llantas de 13" (eran de 12" en el 770) y neumáticos 145 x 330 Goodyear o Firestone. Con el nuevo motor, las prestaciones fueron mejoradas y ambos vehículos podían alcanzar una velocidad máxima de 120 km/h.

A pesar de la complejidad y costo del proceso productivo y de la exclusividad de la línea, los Fiat 800 no resultaron mucho más caros que el Fiat 600 E. En 1966, para acceder al menor de los Fiat debía abonarse \$878.000, mientras que el 800 Coupé se comercializaba a \$1.065.000 y el Spider a \$1.090.000.

Producción año por año

Modelo	1965	1966	1967	1968	1969	1970	Total
770/800 Coupé	300	2620	1402	1285	1500	700	7807
800 Spider		220	425	256	300		1201

Cambios menores fueron introducidos a fines de 1967, entre ellos, la tapa de la batería, el espejo exterior, nuevos tapizados, estriberas y un volante de dos rayos.

La producción de los 770/800 se extendió hasta 1970 llegándose a un total de 7807 unidades. Por su parte, la fabricación del Spider fue discontinuada en 1969, luego de montarse solo 1201 ejemplares. Los elevados royalties que debía abonar Fiat Concord a Vignale, más el laborioso montaje de las carrocerías, elevaban los costos y reducían el margen de rentabilidad, ecuación desfavorable que derivó en la decisión de discontinuar la línea. El ritmo de producción había promediado una modesta cota de 10 unidades diarias de la versión Coupé y de solo un vehículo por día en el caso del convertible.

En apenas cinco años la filial local de Fiat dejó una huella única en su historial productivo. La fabricación en serie de los 770/800 no tuvo parangón en el mundo, fueron modelos exclusivos para el mercado argentino. La versión Spider posee, además, el exclusivo mérito de ser el único convertible producido en serie en el país. Sin dudas, estos simpáticos deportivos reflejan un tiempo distinto donde se podía pensar y actuar con independencia de las casas matrices, priorizando las necesidades propias. Muy lejos, claro está, de la globalización contemporánea.✘

Agradecemos a Luciano Arias y al Club Fiat 800 Spider (<http://www.clubfiat800spider.com.ar>) por el valioso material aportado para la realización de esta nota.



La serie 800 introdujo un instrumental deportivo que incluía tacómetro. Las butacas delanteras eran individuales, regulables longitudinalmente y rebatibles. El baúl de 160 dm³ alojaba la rueda de auxilio y una práctica bolsa de herramientas. Las tazas de acero inoxidable combinaban con la ornamentación del conjunto.



(Pinceladas)

Fiat 800 Spider. Técnica digital por Gustavo Feder





De Argentina para el mundo

26

A la hora 0:00 del 17 de agosto de 1978 se ponía en marcha la "Vuelta a la América del Sur". La sede central del Automóvil Club Argentino (ACA) fue el punto de partida de un recorrido de 28502 kilómetros, dividido en 25 etapas, que debía cumplirse nada más ni nada menos que en 39 días. 65 máquinas, distribuidas en cuatro clases (A; B; C y D), conformaron la competencia.

Participaron pilotos europeos y sudamericanos, entre ellos, el actual presidente de la FIA, Jean Todt, quien lo hizo como navegante del finlandés Timo Mäkinen a bordo de un Mercedes Benz 450 SLC del equipo oficial alemán.

Aunque todas las miradas estaban puestas en las poderosas máquinas europeas, al comando de un modesto Renault 12 TS de



En 1978, una dupla de pilotos argentinos al comando de un auto de producción nacional sorprendía al mundo en una maratónica prueba por caminos de América del Sur.

producción nacional una dupla daría que hablar.

Jorge Raúl Recalde y su acompañante, Jorge Luis Baruscotti, clasificados dentro de la clase B por la cilindrada del automóvil (1400 cc), llevaron adelante con el noble producto de la marca francesa, una de las pruebas más difíciles que este vehículo pudo sortear.

Y lo hicieron con creces.

Con el número 215 en sus laterales, fue el sexagésimo segundo auto que vio la bandera argentina como señal de largada.

Cumplidas dos etapas (Montevideo - Asunción), ya era fuerte la apreciación por parte de la prensa y del público del trabajo de estos dos cordobeses, quienes habían hecho un tiempo de 2h05m9s, poniéndose al tope

de su clase. Desde Asunción, tomaron rumbo a Brasília para cumplir la tercera etapa. Sin mayores sobresaltos, el tiempo hasta aquí, en la general, era de 3h12m53s. La cuarta etapa, Caracas. El cansancio se hacía notar en los pilotos. Máquinas heridas con chasis partidos. El rally se tornaba una lucha por la supervivencia donde gana el más fuerte. Recalde y Baruscotti lo sabían y emprendieron este viaje sin arriesgar de más, cuidando el automóvil. Tan tranquilos estaban que dicen que Baruscotti dormía en algunos tramos y lo despertaban los oficiales para reclamarle el libro de ruta. Venían punteando en su clase muy cómodos, con 4hs56m03s.

El comentario de Recalde, antes de encarar la última parte de la carrera, reflejaba su confianza: "Estamos casi seguros de que daremos toda la vuelta, porque nuestro auto es uno de los más enteros que quedan en carrera. A pesar de que todo el mundo piensa que terminando el tramo de Ecuador será más fácil llegar a Buenos Aires, ahora vienen los peores tramos. Sinceramente, lo peor que nos pasó es que no tenemos descanso ya que siempre hay que andar a fondo; tanto en los *prime* como en los enlaces para recuperar tiempo y revisar el auto sin ser penalizados".

El tramo siguiente debía disputarse entre Quito (Ecuador) y Lima (Perú). Lo completa-

ron sin perder la punta de su categoría. En la general, lideraban cómodos con 10h34m03s, con una gran ventaja sobre su escolta, otro R12 TS manejado por Zagaglia y navegado por Avalor, que estaba casi a dos horas de diferencia.

Culminada la séptima etapa, llegaba la siguiente con destino La Paz (Bolivia) para luego encarar la novena con final en Santiago de Chile, previo paso por Arica (Chile). Sin lugar a dudas, este fue uno de los recorridos más difíciles, ya que al camino de río, tierra y fango se sumó una intensa nevada, nada menos que a 4690 msnm. Esto puso a prueba máquinas y pilotos que lograron superar este escollo. A esta altura, era notable el trabajo del equipo argentino y, más notable aún, la fortaleza del Renault 12, pieza clave en el éxito del binomio.

En Santiago de Chile, la dupla computaba un tiempo en la general de 20h14m46s. Más tarde tomarían rumbo hacia la Argentina, cruzando la cordillera de Los Andes, para así cumplir las últimas cuatro etapas en Madgalena y poner fin a este "rally-odisea". Luego de completar en caravana el tramo de enlace hasta la sede del ACA, fueron recibidos por la prensa y también por los fanáticos. Recalde declaraba: "Por la cantidad de tiempo que hubo que estar sobre el auto, implica una cantidad de conocimientos que no adquirís ni en dos temporadas de competición normal acá". Por su parte, Baruscotti comentaba lo siguiente: "Todo anduvo al pelo. Hubo varios tramos en los que hasta se pudo dormir sin problemas. Manejé solo lo indispensable. Recalde te da tanta seguridad que no quería agarrar el volante por temor a que justo conmigo pasara algo. Manejaba únicamente cuando

Renault 12

iArgentino para todo el mundo!

Rally-Vuelta a la América del Sur
Clasificación Categoría B

1º Renault 12 TS AP 28h 12m 12s
2º Renault 12 TS AP 28h 12m 12s
3º Renault 12 TS AP 28h 12m 12s
4º Renault 12 TS AP 28h 12m 12s
5º Renault 12 TS AP 28h 12m 12s
6º Renault 12 TS AP 28h 12m 12s
7º Ford Escort 17m 20s
8º Subaru 1600 17m 20s
9º Subaru 1600 17m 20s

El Rally-Vuelta a la América del Sur, organizado por el ACA, es el más importante de su tipo en el continente. Se realiza en etapas de 100 a 200 km, con un total de 10 etapas. El Rally-Vuelta a la América del Sur, organizado por el ACA, es el más importante de su tipo en el continente. Se realiza en etapas de 100 a 200 km, con un total de 10 etapas.

RENAULT ARGENTINA

Jorge estaba muy cansado y el terreno no era riesgoso, porque no tengo experiencia sobre tierra, río ni montaña. Esto fue algo muy importante y lindo para mí".

En la general, lograron un tiempo de 25h20m07s, ganaron su clase y fueron los mejores "no Mercedes Benz" ocupando el sexto puesto por delante de autos de mayor cilindrada.

Hechos el uno para el otro. Recalde al volante para dar seguridad, Baruscotti siendo el guía hacia la victoria y un Renault 12 que en base a su fortaleza mecánica y estructural, brindó todo de sí para contentar a todo el personal que estuvo en su armado, preparación y asistencia.

Renault 12 y Jorge Recalde, de Argentina para el mundo. ✂



7° SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL

2015
19-28
JUNIO
LA RURAL
12-22 HS



CENTRAL



elsalondelautomovil.com.ar

[@SalonAutoBA](https://twitter.com/SalonAutoBA)

[salon.automovil](https://www.facebook.com/salon.automovil)



Ruta 40 a la vista

En su primer test en Argentina, Federico Kirbus fijó rumbo hacia el oeste. En 1956, a bordo de un Borgward Isabella, "descubrió" la Ruta 40.



A fines de 1955 volví de mi primera temporada en el Viejo Continente con la credencial importante de ser especialista en automóviles europeos.

La primera empresa en ofrecerme un coche de prueba fue la Borgward que puso a mi disposición un Isabella. Resolvimos con mi colega Hans-Jürgen



Woehler rumbo hacia Mendoza y de ahí torcer al Norte en dirección a Chilcito y Tinogasta, tramo éste que según noticias hacía poco había sido transitado por vez primera por un coche de pasajeros. Todo tierra, ripio grueso y huellones.

En Mendoza llegamos al pie del Aconcagua en medio de una tormenta de nieve. Casi nos desbarrancamos. Paramos en el aún existente Hotel Puente del Inca, y allí cargamos nafta en un surtidor.

El camino a Chilcito era en extremo solitario. Era la ya existente pero aun no fa-

mosa Ruta Nacional 40.

Nuestro test se agotaba en una descripción del paisaje, que contrastaba con las líneas casi futuristas del Borgward. Recién a partir de *Motor* en 1964, formato revista, con Jorge Parodi y Carlos Fresco comenzamos a tomar los primeros datos de aceleración, frenado, velocidad y consumo.

Recuerdos de un veterano que empezó de chico con las bici, siguió con motos (dándose la "hostia" de rigor) y terminó conduciendo la casi totalidad de automotores que circularon en el país. ✖

Donde los clásicos



Alejado de todo, en un apacible pueblo cordobés, Don Ismael vuelve a dar vida a clásicos que poblaron los caminos del país en los lejanos 20.

Sus herramientas: habilidad, paciencia y una imprescindible dosis de ingenio.

Aquel día sábado amanecía de cielo límpido y con un sol algo tenue. Me esperaba un viaje no muy largo pero a considerar: 120 kilómetros hasta el pueblo de Los Surgentes, en el este cordobés. Es un lugar con historia. En sus proximidades, fue ejecutado Santiago de Liniers y varios de sus aliados luego de la Revolución de Mayo.

Pero esto no empieza ahí. El docente de la cátedra de Economía, ingeniero Daniel Badía (ex decano de la facultad, con vasta trayectoria en John Deere), había realizado el contacto con el señor Carlos Rubiolo, ex estudiante de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Ambos conocían a un viejo artesano de este pueblo, quien restaura casi desde la "muerte irreversible" Ford modelos "T" y "A", Chevrolet y otros autos de las prime-

reviven

ras décadas del siglo XX. Todo hecho con sus propias manos, herramientas y, por sobre todo, con algo intangible: el ingenio. Definitivamente, iba a ser un día para no perderse. De Funes partimos a las 8 de la mañana, para llegar alrededor de las 10:30, hora en la que me estaba esperando Carlos en su casa. Arribamos a la hora prevista y procedimos a una breve

un viejo tractor Fiat modificado de manera extraña: su puesto de conducción estaba invertido, presentaba "raros" contrapesos delanteros y un implemento comandado hidráulicamente para izar objetos (el cual podía ser acoplado a una pala, una "cuchara", etc). De éstos, se hicieron no uno, sino itres! Los otros dos, estaban en el taller de Ismael. Y allí fui-



El taller de Don Ismael es también la sede de la metalúrgica Tingalsur

recorrida por las calles de Los Surgentes, Desayunamos en un pintoresco bar céntrico y el primer indicio del genio de Ismael no se hizo esperar. Enfrente, había

mos después de desayunar.

El taller, ubicado en Belgrano 220, es también una metalúrgica de nombre Tingalsur. "Por simple curiosidad o por simple in-

quietud, el hecho de darle vida a cosas que ya pasaron a la historia, es una satisfacción muy linda. El primer auto que restauré fue un Chevrolet Champion 1928", nos contó Ismael al ingresar.

Nos presentó un Station Wagon (una de sus obras más importantes). Según sus palabras: "Ford le vendía al interesado la mecánica, para que después el cliente lo carrozara a su gusto".

A su vez, nos mostró otro de sus trabajos: un Ford también, pero fuera de lo común: un camión que transportaba barriles de cerveza Miller, único en el país, y construido, desde las mismísimas cenizas, a partir de una fotografía de la época.

"Yo me crié en el campo, simplemente llegué hasta 6^{to} grado, allá por 1955 o 1956. Mi inquietud nació en 1957. Armé un Ford T para usarlo yo. Junté todos los pedacitos de las chatarreras, lo armé y lo usé bastante tiempo. Después, me fui a trabajar a Pergamino de empleado, lo llevé allá y lo vendí aproximadamente en 1962. Volví acá, pasaron un montón de años, hasta que se me despertó la inquietud de hacer este tipo de cosas: herramientas y piezas varias.

Yo admiro al Ford T, por la mecánica que y las innovaciones que tenía para la época. Su mecánica es única en el mundo. Hasta hoy, a casi 110 años, no hay otro auto igual, e incluso, su fabricación era distinta. Ninguna fábrica, por más sofisticada que sea, ha llegado a construir 1.200.000 por año. Son cifras que uno las dice y parece que fuesen mentira, pero no son mentira, está en la bibliografía. Y se inundó el mundo de Ford T. No cabe ninguna duda de que Henry Ford puso el mundo sobre ruedas, porque

después de 100 años todavía hay Ford T desde la India hasta Japón, eso no lo puede desmentir nadie. Es una realidad. Lo ve la gente, está".

Mientras nos mostraba el camión de cerveza, confesaba orgulloso: "Esto es una creación, esto no existía. Lo fui creando por iniciativa, por copia, por ingenio o por curiosidad. Es toda una creación. Yo lo copié de una foto de Estados Unidos porque puede haber uno similar. Es un camión de reparto de cerveza de 1920, distribuía los toneles de chopp. Lleva 12



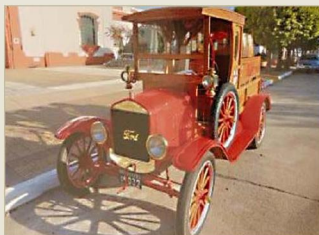
toneles. Desde el chasis hasta las ruedas, la carrocería y el motor, hay un montón de cosas que las fabriqué yo, por ejemplo, los rayos de las ruedas".

Algo que impresiona, y mucho, es la calidad del trabajo y el esmero con el que está hecho, como bien se aprecia en los toneles de cerveza: "Estos los fabriqué yo, pero guardan una autenticidad bastante importante, porque, a grandes rasgos,

para quien lo ve parece que fuesen auténticos. Lo mismo pasa con la caja y la carrocería", nos cuenta Ismael. "Algunas piezas que prácticamente no se pueden hacer en el taller se consiguen afuera, como el motor, diferencial, caja de velocidades, chasis o columna de dirección. Partiendo de esos elementos, se van adosando partes que no existen y hay que buscarlas, hacerlas o copiarlas. Tenés que conectarte con algún amigo, alguna persona. Por ejemplo, si Juan Pérez tiene una rueda trasera, lo vas a ver y si te la

cilindros y se ponen otros pistones nuevos. Así, el motor está en funcionamiento" (nos muestra que el motor también posee roturas en varios lugares del block y deben ser reparadas).

Caminamos unos pasos y observamos otro motor, prácticamente armado. "Adentro ya está todo reparado, todo hecho, recién acabo de poner la tapa de transmisión y ahora hay que ponerle distribuidor, carburador, múltiple de admisión, bujías. Este es para otro Ford T que no es mío, es para un amigo. Es del año



Una de las obras más logradas de Dos Ismael es el camión de reparto de cerveza Miller. Tanto los toneles como la caja de carga fueron recreados a partir de una vieja fotografía.

vende, en buena hora, y si no, tenés que volverte con solo haberla visto. Esto es así...", confiesa nuestro entrevistado. Cuando nos mostraba piezas del impulsor, comentaba: "Acá podés ver el motor, este block es de 1912. Pistones, bielas, árbol de levas, embrague y cigüeñal. Después, se viene el proceso de rectificado, válvulas que se hacen nuevas, se rectifican asientos y alojamientos, se rectifican

1925, aproximadamente. Son muy mínimas las diferencias entre motores de distintos años, prácticamente son iguales". Mientras seguíamos viendo dos de sus creaciones, señalaba cada pieza que él mismo realizó con sus manos, entre ellas las luces delanteras (completas), ruedas, máscara del radiador y luces complementarias (a kerosene). Nos señaló las distintas piezas que componen el faro: carcasa

metálica, vidrios, tornillos, etc.

Además, nos mostró otro modelo de farol, indicándonos como se usaba: "con una puerta, con un marco metálico y vidriada, se prendía una mecha y se cerraba. Tecnología de otros años".

El proceso de fabricación tiene su complejidad, "primero se compra la chapa, se empieza a trabajar, se repuja. Tanques, puertas, carcazas, plaqueta de agarre trasera, alojamiento del vidrio. Todo se hace con el torno, repujado".

Las ruedas son más complicadas aún: "se hacen de madera dura, especialmente de madera de lapacho, mara o grapia". Nos

explicó cómo se unían los rayos, que debían tener un ángulo muy preciso y exacto, para evitar que quedaran muy abiertos o cerrados. Los picos se insertaban en el aro.

"Acá no hay mucha técnica, es decir, pongo la madera en el torno y el copador me va copiando la base. El testigo va copiando al torno y va sacando el rayo". Con respecto a cuánto cuesta (en cuanto a tiempo) producir una pieza, afirma "todo depende de la práctica que tenga, las primeras que hice, me hicieron llorar. Hay piezas muy difíciles, en el repujado no hay escuela, no hay un método escrito



Chevrolet
Champion de
1929, la restauración incluyó
detalles como
la capota.

Visítelo



MUSEO del AUTOMOVIL

Ciudad de Buenos Aires - Argentina

Un inovidable paseo por la historia

- Autos Clásicos, Antiguos, Sport, Exclusivos, Hot Rod, Motos
- Espacios dedicados a Oscar A. Gálvez y Juan M. Fangio
- Visitas Guiadas a grupos escolares y turísticos

Irigoyen 2265 - Capital Federal - Tel: (011) 4644 - 0826.

Días de visita:

Sábados, Domingos y feriados de 14 a 19 hs.

www.museodelautomovil.com



de cómo se trabaja. Simplemente, el ejecutor tiene que ir formándose, es con la práctica, no adelantarse en un lugar. Si vos te apurás en un repujado, se corta y es falta de práctica del ejecutor.

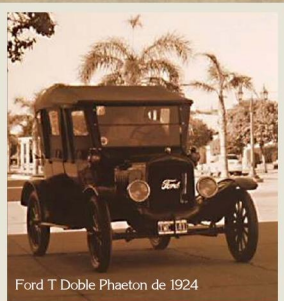
Hay piezas y piezas. Por ejemplo, las piezas de un motor de Ford T hay que restaurarlas, es muy difícil fabricarlas. Lógicamente, hay mucha matricería que sería muy costosa hacerla y no tiene mercado. Vos hacés una pieza para Ford T, ¿y cuántos hay en el país, 200; 1000; 10000? ¿Cuándo la vas a vender?", se pregunta.

Camino asombrado, mirando cómo fabrica diversas piezas. Ismael arma parte de un farol de bronce brillante, al cual empieza a roscar la cresta. Aún con la opaca luz del galpón, nos sigue mostrando su maquinaria, vemos una matriz de un farol a carburo y parte de su caja, además de un tonel sin barnizar.

Antes de partir del taller, entramos en su oficina donde tiene exhibidos dos faroles delanteros de bronce, uno eléctrico y otro de carburo. Ambos están vendidos, uno de ellos a Resistencia. ¿La cifra de cada uno? Alrededor de 700 dólares. Entre otras cosas, nos mostró *books* sobre sus creaciones, una nota en la revista *El Óvalo Azul* y recuerdos varios.

Más tarde fuimos al garage de su casa, a pocos metros del galpón, donde al fin nos encontramos con el Chevrolet Champion 1929 y otros vehículos en los cuales destaca que hizo una gran parte de la restauración (incluida la capota de algunos de ellos). Todo adquirido en la zona.

Así terminaron unos 40 minutos y moneadas tan gratificantes que dan ganas de repetirlos en otro momento. Son las 3 de la tarde. Almuerzo y vuelta al pago para concluir una jornada positiva. ❀



Ford T Doble Phaeton de 1924



¿Te gustan los autos?

Anotate en el Taller Escuela y los cursos de la Fundación Lory Barra

www.fundacionlorybarra.org / 4707-0221

Camino de la Ribera El Fomentista 150. San Isidro

Auto-mobilis.com.ar

LIBROS, MANUALES, REVISTAS Y ACCESORIOS DE AUTOS



Alsina 1760 10° P. Of. 39 (1086) : Buenos Aires : Argentina
Tel./Fax: (011) 4372-3028
www.auto-mobilis.com.ar :: albero@auto-mobilis.com.ar

Cabezas de loros y

En esta ocasión nos ocuparemos de dos camiones emblemáticos en nuestro país, de los pocos consolidados en ese trono virtual de "los mejores camiones de la historia", el Fiat 619 y su hermano de sangre, el 697.

38 **P**ara explicar el porqué de la comercialización y posterior nacionalización de dichos modelos, tenemos que repasar un poco la historia de la marca en Argentina.

Como hemos citado en otras oportunidades, a fines de la década de 1950 y comienzos de la siguiente, el mercado argentino atravesaba por un proceso de incentivo a las marcas extranjeras para que se radicaran en nuestro país. Así llegaba Fiat junto a su inmenso grupo empresarial, el cual entre otras actividades se dedicaba a la producción de camiones, maquinaria agrícola, motores industriales y hasta material rodante para ferrocarriles.

El proyecto presentado por el grupo indus-



y televisores

trial para cumplir con las normativas de la radicación, era importar un número importante de camiones de la marca italiana OM (propiedad del grupo Fiat), para luego empezar a nacionalizar sus componentes y producir dichos camiones en el país, pero no contaban con un factor importante para nuestro mercado, la reputación.

Inicialmente, se habían importado algunas unidades Fiat 666, 643 e inclusive 682, teniendo este último un excelente resultado entre los transportistas argentinos. Eso rivalizaba directamente con la idea de producir los OM directamente, ya que si bien se importaron muchos, los resultados, y por ende la reputación, no fueron los mismos.

Si a eso le sumamos que en 1967 la ley de radicación incorporó, mediante el decreto 7921/67, un nuevo apartado en donde el Estado llamaba a licitación para construir vehículos pesados (más de 8 t de carga útil), las cosas estaban más que dadas para que finalmente los Fiat ganasen ese lugar.

A la licitación se presentaron nueve empresas, pero solo dos fueron autorizadas: Fiat y

Deutz. La fábrica italiana puso manos a la obra y para el año 1969 ya tenía definido el modelo a "nacionalizar". Se trataba del 619, en sus versiones N (chasis) y T (tractor).

Las primeras unidades fueron completamente importadas desde Italia, pero de a poco se fue avanzando en la producción local de componentes. Hacia 1970 se incorporaba un tercer integrante a la familia, el 619 N3E de tracción 6x4 (antecesor de los 697).

Una particularidad de estos modelos, era que por la forma de sus cabinas, y el humor de nuestra gente, rápidamente obtuvieron un apodo: "Cabeza de loro".

Pero se avecinaban cambios importantes. Con el mercado totalmente consolidado frente a su rival Deutz, Fiat decidió incorporar las novedades estéticas que se estaban aplicando del otro lado del Atlántico. En 1971 cambió radicalmente el diseño de la cabina, remplazándola por la tipo "H", la cual, debido a sus formas rectas y a su gran superficie acristalada, nuevamente el ingenio local le encontró un apodo: "Televisor".

Los cambios no eran solamente estéticos. Al

**LA LINEA MAS COMPLETA
EN CABLES PARA BULNAS**

FERRAZZI

7mm | Supraflex

8mm | Supraflex

10mm | Supraflex

12mm | Supraflex

14mm | Supraflex

16mm | Supraflex

18mm | Supraflex

20mm | Supraflex

22mm | Supraflex

24mm | Supraflex

26mm | Supraflex

28mm | Supraflex

30mm | Supraflex

32mm | Supraflex

34mm | Supraflex

36mm | Supraflex

38mm | Supraflex

40mm | Supraflex

42mm | Supraflex

44mm | Supraflex

46mm | Supraflex

48mm | Supraflex

50mm | Supraflex

52mm | Supraflex

54mm | Supraflex

56mm | Supraflex

58mm | Supraflex

60mm | Supraflex

62mm | Supraflex

64mm | Supraflex

66mm | Supraflex

68mm | Supraflex

70mm | Supraflex

72mm | Supraflex

74mm | Supraflex

76mm | Supraflex

78mm | Supraflex

80mm | Supraflex

82mm | Supraflex

84mm | Supraflex

86mm | Supraflex

88mm | Supraflex

90mm | Supraflex

92mm | Supraflex

94mm | Supraflex

96mm | Supraflex

98mm | Supraflex

100mm | Supraflex

102mm | Supraflex

104mm | Supraflex

106mm | Supraflex

108mm | Supraflex

110mm | Supraflex

112mm | Supraflex

114mm | Supraflex

116mm | Supraflex

118mm | Supraflex

120mm | Supraflex

122mm | Supraflex

124mm | Supraflex

126mm | Supraflex

128mm | Supraflex

130mm | Supraflex

132mm | Supraflex

134mm | Supraflex

136mm | Supraflex

138mm | Supraflex

140mm | Supraflex

142mm | Supraflex

144mm | Supraflex

146mm | Supraflex

148mm | Supraflex

150mm | Supraflex

152mm | Supraflex

154mm | Supraflex

156mm | Supraflex

158mm | Supraflex

160mm | Supraflex

162mm | Supraflex

164mm | Supraflex

166mm | Supraflex

168mm | Supraflex

170mm | Supraflex

172mm | Supraflex

174mm | Supraflex

176mm | Supraflex

178mm | Supraflex

180mm | Supraflex

182mm | Supraflex

184mm | Supraflex

186mm | Supraflex

188mm | Supraflex

190mm | Supraflex

192mm | Supraflex

194mm | Supraflex

196mm | Supraflex

198mm | Supraflex

200mm | Supraflex

202mm | Supraflex

204mm | Supraflex

206mm | Supraflex

208mm | Supraflex

210mm | Supraflex

212mm | Supraflex

214mm | Supraflex

216mm | Supraflex

218mm | Supraflex

220mm | Supraflex

222mm | Supraflex

224mm | Supraflex

226mm | Supraflex

228mm | Supraflex

230mm | Supraflex

232mm | Supraflex

234mm | Supraflex

236mm | Supraflex

238mm | Supraflex

240mm | Supraflex

242mm | Supraflex

244mm | Supraflex

246mm | Supraflex

248mm | Supraflex

250mm | Supraflex

252mm | Supraflex

254mm | Supraflex

256mm | Supraflex

258mm | Supraflex

260mm | Supraflex

262mm | Supraflex

264mm | Supraflex

266mm | Supraflex

268mm | Supraflex

270mm | Supraflex

272mm | Supraflex

274mm | Supraflex

276mm | Supraflex

278mm | Supraflex

280mm | Supraflex

282mm | Supraflex

284mm | Supraflex

286mm | Supraflex

288mm | Supraflex

290mm | Supraflex

292mm | Supraflex

294mm | Supraflex

296mm | Supraflex

298mm | Supraflex

300mm | Supraflex

302mm | Supraflex

304mm | Supraflex

306mm | Supraflex

308mm | Supraflex

310mm | Supraflex

312mm | Supraflex

314mm | Supraflex

316mm | Supraflex

318mm | Supraflex

320mm | Supraflex

322mm | Supraflex

324mm | Supraflex

326mm | Supraflex

328mm | Supraflex

330mm | Supraflex

332mm | Supraflex

334mm | Supraflex

336mm | Supraflex

338mm | Supraflex

340mm | Supraflex

342mm | Supraflex

344mm | Supraflex

346mm | Supraflex

348mm | Supraflex

350mm | Supraflex

352mm | Supraflex

354mm | Supraflex

356mm | Supraflex

358mm | Supraflex

360mm | Supraflex

362mm | Supraflex

364mm | Supraflex

366mm | Supraflex

368mm | Supraflex

370mm | Supraflex

372mm | Supraflex

374mm | Supraflex

376mm | Supraflex

378mm | Supraflex

380mm | Supraflex

382mm | Supraflex

384mm | Supraflex

386mm | Supraflex

388mm | Supraflex

390mm | Supraflex

392mm | Supraflex

394mm | Supraflex

396mm | Supraflex

398mm | Supraflex

400mm | Supraflex

402mm | Supraflex

404mm | Supraflex

406mm | Supraflex

408mm | Supraflex

410mm | Supraflex

412mm | Supraflex

414mm | Supraflex

416mm | Supraflex

418mm | Supraflex

420mm | Supraflex

422mm | Supraflex

424mm | Supraflex

426mm | Supraflex

428mm | Supraflex

430mm | Supraflex

432mm | Supraflex

434mm | Supraflex

436mm | Supraflex

438mm | Supraflex

440mm | Supraflex

442mm | Supraflex

444mm | Supraflex

446mm | Supraflex

448mm | Supraflex

450mm | Supraflex

452mm | Supraflex

454mm | Supraflex

456mm | Supraflex

458mm | Supraflex

460mm | Supraflex

462mm | Supraflex

464mm | Supraflex

466mm | Supraflex

468mm | Supraflex

470mm | Supraflex

472mm | Supraflex

474mm | Supraflex

476mm | Supraflex

478mm | Supraflex

480mm | Supraflex

482mm | Supraflex

484mm | Supraflex

486mm | Supraflex

488mm | Supraflex

490mm | Supraflex

492mm | Supraflex

494mm | Supraflex

496mm | Supraflex

498mm | Supraflex

500mm | Supraflex

502mm | Supraflex

504mm | Supraflex

506mm | Supraflex

508mm | Supraflex

510mm | Supraflex

512mm | Supraflex

514mm | Supraflex

516mm | Supraflex

518mm | Supraflex

520mm | Supraflex

522mm | Supraflex

524mm | Supraflex

526mm | Supraflex

528mm | Supraflex

530mm | Supraflex

532mm | Supraflex

534mm | Supraflex

536mm | Supraflex

538mm | Supraflex

540mm | Supraflex

542mm | Supraflex

544mm | Supraflex

546mm | Supraflex

548mm | Supraflex

550mm | Supraflex

552mm | Supraflex

554mm | Supraflex

556mm | Supraflex

558mm | Supraflex

560mm | Supraflex

562mm | Supraflex

564mm | Supraflex

566mm | Supraflex

568mm | Supraflex

570mm | Supraflex

572mm | Supraflex

574mm | Supraflex

576mm | Supraflex

578mm | Supraflex

580mm | Supraflex

582mm | Supraflex

584mm | Supraflex

586mm | Supraflex

588mm | Supraflex

590mm | Supraflex

592mm | Supraflex

594mm | Supraflex

596mm | Supraflex

598mm | Supraflex

600mm | Supraflex

602mm | Supraflex

604mm | Supraflex

606mm | Supraflex

608mm | Supraflex

610mm | Supraflex

612mm | Supraflex

614mm | Supraflex

616mm | Supraflex

618mm | Supraflex

620mm | Supraflex

622mm | Supraflex

624mm | Supraflex

626mm | Supraflex

628mm | Supraflex

630mm | Supraflex

632mm | Supraflex

634mm | Supraflex

636mm | Supraflex

638mm | Supraflex

640mm | Supraflex

642mm | Supraflex

644mm | Supraflex

646mm | Supraflex

648mm | Supraflex

650mm | Supraflex

652mm | Supraflex

654mm | Supraflex

656mm | Supraflex

658mm | Supraflex

660mm | Supraflex

662mm | Supraflex

664mm | Supraflex

666mm | Supraflex

668mm | Supraflex

670mm | Supraflex

672mm | Supraflex

674mm | Supraflex

676mm | Supraflex

678mm | Supraflex

680mm | Supraflex

682mm | Supraflex

684mm | Supraflex

686mm | Supraflex

688mm | Supraflex

690mm | Supraflex

692mm | Supraflex

694mm | Supraflex

696mm | Supraflex

698mm | Supraflex

700mm | Supraflex

702mm | Supraflex

704mm | Supraflex

706mm | Supraflex

708mm | Supraflex

710mm | Supraflex

712mm | Supraflex

714mm | Supraflex

716mm | Supraflex

718mm | Supraflex

720mm | Supraflex

722mm | Supraflex

724mm | Supraflex

726mm | Supraflex

728mm | Supraflex

730mm | Supraflex

732mm | Supraflex

734mm | Supraflex

736mm | Supraflex

738mm | Supraflex

740mm | Supraflex

742mm | Supraflex

744mm | Supraflex

746mm | Supraflex

748mm | Supraflex

750mm | Supraflex

752mm | Supraflex

754mm | Supraflex

756mm | Supraflex

758mm | Supraflex

760mm | Supraflex

762mm | Supraflex

764mm | Supraflex

766mm | Supraflex

768mm | Supraflex

770mm | Supraflex

772mm | Supraflex

774mm | Supraflex

776mm | Supraflex

778mm | Supraflex

780mm | Supraflex

782mm | Supraflex

784mm | Supraflex

786mm | Supraflex

788mm | Supraflex

790mm | Supraflex

792mm | Supraflex

794mm | Supraflex

796mm | Supraflex

798mm | Supraflex

800mm | Supraflex

802mm | Supraflex

804mm | Supraflex

806mm | Supraflex

808mm | Supraflex

810mm | Supraflex

812mm | Supraflex

814mm | Supraflex

816mm | Supraflex

818mm | Supraflex

820mm | Supraflex

822mm | Supraflex

824mm | Supraflex

826mm | Supraflex

828mm | Supraflex

830mm | Supraflex

832mm | Supraflex

834mm | Supraflex

836mm | Supraflex

838mm | Supraflex

840mm | Supraflex

842mm | Supraflex

844mm | Supraflex

846mm | Supraflex

848mm | Supraflex

850mm | Supraflex

852mm | Supraflex

854mm | Supraflex

856mm | Supraflex

858mm | Supraflex

860mm | Supraflex

862mm | Supraflex

864mm | Supraflex

866mm | Supraflex

868mm | Supraflex

870mm | Supraflex

872mm | Supraflex

874mm | Supraflex

876mm | Supraflex

878mm | Supraflex

880mm | Supraflex

882mm | Supraflex

884mm | Supraflex

886mm | Supraflex

888mm | Supraflex

890mm | Supraflex

892mm | Supraflex

894mm | Supraflex

896mm | Supraflex

898mm | Supraflex

900mm | Supraflex

902mm | Supraflex

904mm | Supraflex

906mm | Supraflex

908mm | Supraflex

910mm | Supraflex

912mm | Supraflex

914mm | Supraflex

916mm | Supraflex

918mm | Supraflex

920mm | Supraflex

922mm | Supraflex

924mm | Supraflex

926mm | Supraflex

928mm | Supraflex

930mm | Supraflex

932mm | Supraflex

934mm | Supraflex

936mm | Supraflex

938mm | Supraflex

940mm | Supraflex

942mm | Supraflex

944mm | Supraflex

946mm | Supraflex

948mm | Supraflex

950mm | Supraflex

952mm | Supraflex

954mm | Supraflex

956mm | Supraflex

958mm | Supraflex

960mm | Supraflex

962mm | Supraflex

964mm | Supraflex

966mm | Supraflex

968mm | Supraflex

970mm | Supraflex

972mm | Supraflex

974mm | Supraflex

976mm | Supraflex

978mm | Supraflex

980mm | Supraflex

982mm | Supraflex

984mm | Supraflex

986mm | Supraflex

988mm | Supraflex

990mm | Supraflex

992mm | Supraflex

994mm | Supraflex

996mm | Supraflex

998mm | Supraflex

1000mm | Supraflex

1002mm | Supraflex

1004mm | Supraflex

1006mm | Supraflex

1008mm | Supraflex

1010mm | Supraflex

1012mm | Supraflex

1014mm | Supraflex

1016mm | Supraflex

1018mm | Supraflex

1020mm | Supraflex

1022mm | Supraflex

1024mm | Supraflex

1026mm | Supraflex

1028mm | Supraflex

1030mm | Supraflex

1032mm | Supraflex

1034mm | Supraflex

1036mm | Supraflex

1038mm | Supraflex

1040mm | Supraflex

1042mm | Supraflex

1044mm | Supraflex

1046mm | Supraflex

1048mm | Supraflex

1050mm | Supraflex

1052mm | Supraflex

1054mm | Supraflex

1056mm | Supraflex

1058mm | Supraflex

1060mm | Supraflex

1062mm | Supraflex

1064mm | Supraflex

1066mm | Supraflex

1068mm | Supraflex

1070mm | Supraflex

1072mm | Supraflex

1074mm | Supraflex

1076mm | Supraflex

1078mm | Supraflex

1080mm | Supraflex

1082mm | Supraflex

1084mm | Supraflex

1086mm | Supraflex

1088mm | Supraflex

1090mm | Supraflex

1092mm | Supraflex

1094mm | Supraflex

1096mm | Supraflex

1098mm | Supraflex

1100mm | Supraflex

1102mm | Supraflex

1104mm | Supraflex

1106mm | Supraflex

1108mm | Supraflex

1110mm | Supraflex

1112mm | Supraflex

1114mm | Supraflex

1116mm | Supraflex

1118mm | Supraflex

1120mm | Supraflex

1122mm | Supraflex

1124mm | Supraflex

1126mm | Supraflex

1128mm | Supraflex

1130mm | Supraflex

1132mm | Supraflex

1134mm | Supraflex

1136mm | Supraflex

1138mm | Supraflex

1140mm | Supraflex

1142mm | Supraflex

1144mm | Supraflex

1146mm | Supraflex

1148mm | Supraflex

1150mm | Supraflex

1152mm | Supraflex

1154mm | Supraflex

1156mm | Supraflex

1158mm | Supraflex

1160mm | Supraflex

1162mm | Supraflex

1164mm | Supraflex

1166mm | Supraflex

1168mm | Supraflex

1170mm | Supraflex

1172mm | Supraflex

1174mm | Supraflex

1176mm | Supraflex

1178mm | Supraflex

1180mm | Supraflex

1182mm | Supraflex

1184mm | Supraflex

1186mm | Supraflex

1188mm | Supraflex

1190mm | Supraflex

1192mm | Supraflex

1194mm | Supraflex

1196mm | Supraflex

1198mm | Supraflex

1200mm | Supraflex

1202mm | Supraflex

1204mm | Supraflex

1206mm | Supraflex

1208mm | Supraflex

1210mm | Supraflex

1212mm | Supraflex

1214mm | Supraflex

1216mm | Supraflex

1218mm | Supraflex

1220mm | Supraflex

1222mm | Supraflex

1224mm | Supraflex

1226mm | Supraflex

1228mm | Supraflex

1230mm | Supraflex

1232mm | Supraflex

1234mm | Supraflex

1236mm | Supraflex

1238mm | Supraflex

1240mm | Supraflex

1242mm | Supraflex

1244mm | Supraflex

1246mm | Supraflex

1248mm | Supraflex

1250mm | Supraflex

1252mm | Supraflex

1254mm | Supraflex

1256mm | Supraflex

1258mm | Supraflex

1260mm | Supraflex

1262mm | Supraflex

1264mm | Supraflex

1266mm | Supraflex

1268mm | Supraflex

1270mm | Supraflex

1272mm | Supraflex

1274mm | Supraflex

1276mm | Supraflex

1278mm | Supraflex

1280mm | Supraflex

1282mm | Supraflex

1284mm | Supraflex

1286mm | Supraflex

1288mm | Supraflex

1290mm | Supraflex

1292mm | Supraflex

1294mm | Supraflex

1296mm | Supraflex

1298mm | Supraflex

1300mm | Supraflex

1302mm | Supraflex

1304mm | Supraflex

1306mm | Supraflex

1308mm | Supraflex

1310mm | Supraflex

1312mm | Supraflex

<

poco tiempo dejaban de tener su tradicional caja de 4 marchas con la alta y baja a palanca traída de Italia, para montar una caja Eaton-Fuller nacional de 8 velocidades (4 con alta y baja en cada cambio). Además, se nacionalizaron muchas partes del motor y se producía localmente el eje delantero.

Los cambios trajeron las nuevas denominaciones 619 N1 y N2 (la diferencia estaba en la distancia entre ejes), 619 T1 y 697 T.

En 1982, tomó el control de la planta de camiones el Grupo Iveco (Industrial Vehicles Corporation). Este grupo, formado en Europa en 1975, fue el resultado de la unión de las diversas marcas que Fiat camiones tenía alrededor del mundo: OM, Unic, Magirus Deutz y Lancia, entre otras.

Este proceso trajo a la gama algunas modificaciones mecánicas como la caja Eaton-Fuller de 13 marchas y unas franjas decorativas en naranja y tonos de marrón que descendían verticalmente desde el techo al estribo, pero el mercado ya no era el mismo. En ese 1982, Saab-Scania Argentina lanzaba al mercado el 112H, que cuestionó el rei-

nado del 619 en su categoría, a pesar del lanzamiento del Scania 111 en 1976.

Por entonces, el modelo ya no tenía mucho que ofrecer, el paso de los años se delataba en su diseño, así como en el concepto mecánico de no ofrecer Turbo, cosa que sí hacía su competidor.

El certificado de defunción de los 619/697 llegaría en 1992, cuando la nueva ley de reconversión automotriz, obligó a las marcas a renovar su gama de vehículos, así como sus procesos de producción, oportunidad aprovechada por Iveco, para *aggiornar* la gama local, reemplazándola por la ya lanzada en Europa, la Turbo.

Paulatinamente, los 619 serían reemplazados por los 190-29 y 190-33 Turbo, e inclusive se llegaron a vender 619 y 697 con la cabina vieja y accesorios de la nueva gama. Con la desaparición del 697, Iveco dejaría de producir localmente camiones 6x4 durante mucho tiempo, hasta la llegada de la gama EuroTrakker. Pero eso ya es otra historia. ❧



Un museo de leyenda

El 19 de octubre de 2014 fue inaugurado el Museo Bucci en Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe, pueblo natal de los hermanos Clemary y Roland Bucci.



omo no podía ser de otro modo, tratándose de Bucci, un día Domingo del pasado mes de octubre, abrió sus puertas el Museo Bucci, en la Provincia de Santa Fe.

De este modo, la pequeña localidad de Zenón Pereyra, ubicada a doce kilómetros del empalme de la Ruta Nacional 19 con la Ruta Provincial 20 (a unos 30 kilómetros de la ciudad de San Francisco, Córdoba), tiene el orgullo de contar con la primera galería dedicada al deporte motor en la provincia. El museo es obra de la Fundación Museo

Bucci, creada por Pablo Bucci -bisnieto de Domingo y nieto de Roland-, del apoyo de las hijas de Clemar y del entusiasmo de toda la comunidad de Zenón Pereyra, dirigida por su Presidente Comunal, Sr. Sergio Toledo. Funciona en un amplio local que fuera un almacén de ramos generales de finales del siglo XIX, propiedad de la tradicional familia Contardi. La sala por la que se ingresa en él recrea la administración del antiguo comercio. En el museo se exhiben una réplica de aquel avión que surcaba el cielo de Santa

42



Mercedes Benz 300 SLR Mille Miglia



Dogo SS y Bucci Special



Hudson Bucci de 1927



Bocetos originales del Bucci Special

Fe ofreciendo "vuelos de bautismo", que fue construida en la Universidad de La Plata y cedida a la Fundación, y los autos que la familia conservó como testimonio de su quehacer automovilístico: el Hudson

Bucci de Domingo, el Cadillac 16 C de Clemar, el Mercedes Benz 300 SL Panamericana, los Mercedes 300 SLR 1955 de la Mille Miglia exquisitamente recreados por Clemar, el Dogo presentado en 1970, y el Bucci Special 2013, que fue presentado en el Salón del Automóvil de Buenos Aires en el año 2013.

Dónde y cuándo

Calle 25 de Mayo N° 610

Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe.

Horario:

Sábados y domingos de de 15 a 20 h.

Sitio web:

<http://www.museobucci.com/>

La inauguración se llevó a cabo el 19 de octubre en el contexto de la llegada de las "300 Millas de Santa Fe, por los caminos de Domingo Bucci", que desde el día previo, se desarrolló

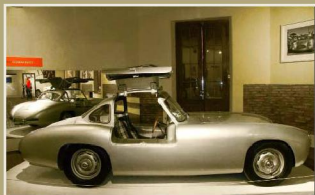
por unos 20 pueblos y ciudades de la región, y que contó con un nutrido grupo de competidores. Más de 500 personas, entre vecinos, visitantes, autoridades, pilotos y copilotos, y miembros de la organización, compartieron un asado para celebrar la inauguración del museo.✂



Pablo Bucci y allegados en la inauguración



El Bucci Special, obra póstuma de Clemar



Mercedes Benz 300 SL Panamericana



Fachada del museo

Contorneando el p



Entre el 21 de septiembre y el 19 de octubre de 2010, realizamos este sueño que mi esposa y yo teníamos proyectado desde hacía más de 10 años y que llamamos **Travesía Perimetral Argentina y Ruta N° 40**. A bordo de nuestro Fiat 1500 Berlina del año 1966, recorrimos un total de 14736 kilómetros a lo largo de la Capital Federal, 18 provincias y parte del territorio chileno, para unir el continente con la Isla de Tierra del Fuego. Transitamos por caminos de todo tipo: hormigón, asfalto, tierra y ripio, y de diferen-

tes alturas, desde el llano hasta más de 4500 msnm. Disfrutamos de las imponentes bellezas naturales y de la obra tanto del hombre aborigen como del de nuestros días, bellezas que se encuentran a lo largo y ancho del país.

El recorrido se cumplió como estaba previsto en la "Hoja de Ruta" tentativa, donde completamos las 28 etapas previstas. Solo se agregó un día más de "descanso" en Ushuaia para hacer el paseo propuesto por el Tren del Fin del Mundo. También se agrega-

país

Hace cuatro años, Juan Carlos Azcuy y su esposa, María Ángela, ponían en marcha el Fiat 1500 de 1966 para hacer realidad un sueño largamente postergado: un recorrido perimetral por todo el territorio argentino.



ron visitas a lugares no previstos mientras que otras fueron descartadas por encontrarnos fuera de temporada.

Nuestro periplo comenzó en Avellaneda y en el primer tramo llegamos hasta Oberá (Misiones), pasando por Zarate-Brazo Largo. En Yapeyú, visitamos la casa natal del General Don José de San Martín. Desde Oberá, atravesamos Corrientes, Chaco y llegamos por la RN 81 a Las Lomitas (Formosa) donde descansamos. Luego arribamos a Salta. Pasamos la noche para luego continuar a través

de Campo Quijano, San Antonio de los Cobres y el Viaducto la Polvorilla. De ahí tomamos la nueva RN 40 a Susques. Como la altura, la soledad, el ripio y el estrés nos trataron, mal decidimos tomar la RN 52 hasta la RN 9 y arribar a La Quiaca por mejores rutas y más pobladas. Hicimos noche. Visitamos Yavi, bajamos por la RN 9, cruzamos Abra Pampa hasta Salta y pernoctamos en Cerrillos. Al día siguiente, tomamos la RN 68 hasta Cafayate y nos encontramos nuevamente con la RN 40, la cual recorrimos hasta



el viejo final en Punta Loyola (Santa Cruz). Pasamos por hermosos lugares, visitamos iglesias y museos. Recorrimos Las Leñas, el Pozo de las Ánimas, Laguna de la Niña Encantada y los alrededores de Bariloche donde descansamos. Atravesamos El Manso, El Bolsón, Esquel, Perito Moreno, Los Antiguos, Lago Viedma, El Chaltén, Lago del Desierto y pernoctamos en el Parador La Leona. Recorrimos Lago Argentino, El Calafate, todos los glaciares de la zona, Río Turbio, El Zurdo y Río Gallegos. Cruzamos a Chile por el Estrecho de Magallanes hasta San Sebastián, hicimos noche en Tolhuin y visitamos Lago Fagnano. Luego, arribamos a Ushuaia. Pasamos dos días y realizamos la travesía con El Tren del Fin del Mundo. Estuvimos en Lapataia donde finaliza la RN 3. De allí subimos hasta Tres Arroyos (Buenos Aires), luego de atravesar Comodoro Rivadavia, Fitz Roy y la Península de Valdés. El último tramo incluyó Necochea, Mar del Plata, San Bernardo y, finalmente, Avellaneda. El Fiat sufrió cuando le tocó transitar por el

ripió. Nosotros también. Debido a que la baja altura del auto no nos permitía andar por la huella, debimos transitar con dos ruedas sobre el lomo central y con las otras dos girando por encima de los lomos exteriores. Como consecuencia, surgieron algunos inconvenientes. Se cortó una bisagra delantera del capot que soldaron en La Quiaca. Por una pinchadura en el radiador de agua, reparamos en Mendoza. Una vagueta inferior se soltó por los pedrazos y viajó dentro del auto de ahí en más. Después del Lago del Desierto, se desbocaron los bulones que soportan el tren delantero al falso chasis, a causa del duro ripio y el óxido que no se ve. En Calafate nos hicieron una excelente reparación, quien la realizó tenía vasta experiencia ya que eran muy comunes estos inconvenientes en esa zona. Además, se cortó el tornillo que soporta el regulador de la correa del alternador, viajó apoyado en el block casi todo el camino. En todo el trayecto pinchamos solo dos neumáticos. Dos cubiertas se deformaron por los pozos de la Ruta Nacional 3 y fueron



Autopartes hechas manualmente para autos clásicos



Más de 200 repuestos de Ford T, Ford A, Ford V8, Chevrolet y otros clásicos

Trabajos especiales para hot rods, motos y autos clásicos




www.enriqueorfebre.com.ar/ quiqueorfebre@hotmail.com / 4697-5692



reemplazadas por los dos auxilios que llevamos. Eso fue todo. Lo demás fue reparado. La tripulación sufrió el mayor apunamiento en el tramo Salta – San Antonio de los Cobres - Viaducto La Polvorilla – Susques (Jujuy); cuando llegamos a los 4300 msnm. El resto del trayecto, sin inconvenientes. Quien mas sufrió el traqueteo fue la computadora, dejó de funcionar en Susques.

Los caminos en un futuro cercano serán casi todos asfaltados. En Entre Ríos y Corrientes, la Ruta Nacional 14 (RN 14) se estaba reconstruyendo en sectores, por lo tanto, se debía bajar a caminos alternativos y volver a subir, todo muy lento y con mucho cuidado. Algo similar ocurrió en la RN 40. En todas las provincias se están construyendo los nuevos pisos, por eso debimos transitar por recorridos alternativos de ripio en muy mal estado. Igual situación se presentó en la Ruta Nacional 3 que presentaba partes muy poceadas que se estaban reasfaltando.

Por lo demás, fue solo disfrutar y descubrir espectaculares lugares de la Argentina,

todos muy maravillosos.

Como corolario, lo que más nos maravilló de esta **Travesía Perimetral Argentina y Ruta N° 40** fue el acceso al Lago del Desierto. Desde El Chaltén (Santa Cruz), a la izquierda del camino de un muy desaparejo ripio, el Monte Fitz Roy. A la derecha, el Río de las Vueltas, un rápido con todo, y el Cerro Boneté, en el camino la cascada Chorrillo del Salto. Por último, el ascenso en caminata al Monte Fitz Roy para finalmente descubrir el maravilloso Lago del Desierto.

Les aseguro, ¡es imperdible!

En todo el periplo, que se extendió por 29 días, se tomaron 9373 fotos y se filmaron 5 videos; consumimos 1430 litros de nafta y 12 litros de aceite. La velocidad normalmente fue de 120 km/h y el motor giraba aproximadamente a 4500 rpm.

Por los lugares imposibles por los que transitó, con superficies complicadas y cuestas empinadas, nada fáciles para un auto de 44 años, y por su color blanco, le dimos a nuestro Fiat el apodo "Tractorcito de marfil". ❄

FABRICAMOS FUNDAS A MEDIDA

Covermatic

TU AUTO A LA SOMBRA TODOS LOS DIAS Y EN CUALQUIER LUGAR

Telas para cada tipo de necesidad

Tel.: 5330-2546

info@covermatic.com.ar
www.covermatic.com.ar

Classic Cars

Tapicería Artesanal

Tapicería de autos antiguos y clásicos
Capotas - Tapizados de cuero

classiccars_tapiceria@hotmail.com f/classiccars.tapiceria

Tel.: 4738-6884 / Cel: 15-5016-4526

Marengo 4301 esq. Las Heras. Villa Ballester (1653)

12 . ABRIL . 2015



José Miró y Ruta Provincial 7. Francisco Álvarez. Moreno
(Al lado del Club de Campo "La Tradición")